TIM SEVERIN
EXPEDIŢIA SINDBAD
Traducere de
ADINA ARSENESCU
EDITURA MERIDIANE
BUCUREŞTI, 1987.
Coperta de
MIHAI MANESCU
Tim Severin
The Sindbad Voyage
(fi) Hutchinson & Co Ltd., 1982
Toate drepturile asupra prezentei ediţii în limba română sunt rezervate Editurii Meridiane

CUVÂNT ÎNAINTE

Fondurile necesare Expediţiei Sindbad au fost asigurate prin bunăvoinţa Majestăţii Sale Sultanul Qabus bin Saidt iar forul tutelar oficial a fost Ministerul Patrimoniului Naţional şi al Culturii. Excelenţa Sa Sayyid Faisal al Said, titularul acestui minister, a acordat un sprijin permanent acţiunii noastre cutezătoare. Arareori i-a fost dat unei expediţii să primească un ajutor atât de susţinut şi din toată inima şi sper că succesul călătoriei recompensează într-o oarecare măsură o asemenea generozitate remarcabilă care confirmă cunoscuta tradiţie arabă.

Au fost necesari aproape cinci ani pentru a plănui şi realiza călătoria şi pentru a prezenta rezultatele în cuvinte, fotograf îi şi film. În timpul acestor cinci ani o singură persoană a îndeplinit cu deosebită competenţă munca unui întreg colectiv, şi aceasta a fost Sarah Waters. Ea a fost centrul vital al acţiunii; toate lucrările de birou au fost. executate pe masa ei de lucru. Singură s-a ocupat de telexuri, a organizat şi expediat proviziile pe mare. a luat legătura cu avioanele şi a păstrat contactul cu familiile membrilor echipajului. Toţi cei implicaţi în Expediţia Sindbad şi eu în special îi rămânem profund îndatoraţi.

Gulf Air, compania de transport aerian din Bahrain,

Oman. Qatar şi Emiratele Arabe Unite, a transportat materialele şi echipajul în mod gratuit. Iată un alt exemplu al mărinimiei arabe. Întreprinderea Petroleum Deve Lopment Oman a pus la dispoziţia noastră toate resursele sale tehnice pentru pregătirile frenetice din ultimele momente înaintea plecării, acordând totodată şi un fond necesar pentru începerea filmului călătoriei. Darul acesta a fost imediat urmat de unul similar oferit de British Bank of the Middle East. În timpul călătoriei am fost bucuros să descopăr că o organizaţie bancară similară din Hong Kong şi Shanghai a fost în măsură să ne pună la dispoziţie condiţii pe care Sindbad însuşi le-ar fi invidiat. Ospitalitatea şi ajutorul băncii au atins culmea la Hong Kong, unde banca a activat chiar ca agentul nostru local.

Nu am putut include în această carte despre încercarea noastră temerară decât o selecţie din personajele şi evenimentele care au alcătuit un proiect atât de complex ca Expediţia Sindbad. Sper că selecţia pe care am făcut-o oferă o imagine exactă şi distractivă a călătoriei şi nu va dezamăgi pe nimeni din cei care au fost poate omişi. La sfârşitul cărţii există o listă cuprinzând numele unora dintre persoanele care au luat parte la proiect. Chiar şi această listă este dejiarte de a fi completă, dar dă o idee de cât de mult ajutor şi entuziasm sunt necesare pentru a se construi o navă medievală arabă şi a străbate mările cu ea până în China. A fi căpitanul acestei nave a constituit pentru mine o experienţă de neuitat şi sper că prin această relatare a Expediţiei Sindbad cititorii mei se vor bucura de reuşita noastră tot atât de mult ca şi mine.

I

NOPŢILE ALBE

Rechinul a înghiţit desigur momeala de cum s-a lăsat înserarea, cu o noapte înainte, pentru că era total vlăguit când, în primele licăriri ale zorilor, am observat firul de sârmă al undiţei întins. Cu un chiot de triumf, mai mulţi oameni au alergat la parapetul navei, au apucat undiţa şi

au început să o tragă repede. Când rechinul lung de vreo 2 metri, de forma unei torpile, a ieşit la suprafaţa apei, a început să se zvârcolească cu disperare, ca şi cum s-ar fi sufocat în aerul străveziu. Apa era înspumată în jurul vietăţii care se balansa în mod sălbatic. Undiţa nefiind suficient de puternică să-l tragă afară din apă pe verticală, a fost împinsă cu grijă spre animalul care se zbătea o prăjină cu un cârlig grosolan la capăt. Cârligul a alunecat pe pielea udă, lucioasă, căutând o deschizătură vulnerabilă, un ochi, un orificiu *aro* respiraţie sau gura. Dar n-a găsit nimic. Smucindu-se cu o răbufnire finală de panică, rechinul şi-a aruncat întreaga greutate al rupului pe prăjină, tocmai când se afla peste undiţă, firul întins a plesnit sub tensiune şi animalul a căzut în apă, a rămas o clipă la suprafaţă şi apoi, cu o rostogolire lentă, s-a cufundat în adâncurile oceanului.

— La naiba! s-a auzit o voce, mă bucuram că voi avea rechin proaspăt la grătar pentru micul dejun.

— Aţi văzut peştele remora fixat pe burta rechinului? întrebă altcineva. Trebuie să fi avut cel puţin vreo 40 centimetri lungime.

— Mă întreb de cât timp îl tragem după noi, spuse un al treilea. Cred că era un rechin care mănâncă oameni.

Grupul de lângă parapetul navei începu să se împrăştie. M-am gândit în sinea mea, pe când stăteam şi îi urmăream, că erau cam ciudaţi, după orice criterii i-ai fi judecat. Culoarea pielii varia de la negru ca abanosul până la o roşeaţă puternică provenită de la soare. Cei mai mulţi erau goi până la mijloc şi toţi desculţi. Vreo câţiva purtau şorturi, majoritatea însă aveau o pânză legată în jurul şoldurilor. Cam jumătate dintre ei erau cu barbă şi aceasta, împreună cu turbanele şi cu pumnalele de la brâu, ld dădea un aer pirateresc, aşa că mă minunam din nou de natura romantică, aproape ireală, a anturajului meu. Să fi fost oare cu adevărat în secolul al XX-lea sau îmi închipuiam că mă aflu într-un timp străvechi? În ciuda faptului că simţeam sub picioare lemnul solid al punţii,

totul părea un vis. De jur-împrejur se întindea până departe spre orizont o mare tropicală, de un albastru puternic, marcată de siajul navei. În faţa noastră câteva păsări agitate dădeau târcoale şi scoteau ţipete ascuţite, în timp ce scrutau adâncurile cu speranţa de a prinde strălucirea vreunui peştişor pus în mişcare de trecerea noastră. O adiere caldă a musonului umfla în curbe graţioase cele trei vele distincte, de formă triunghiulară ale corăbiei, care se unduiau deasupra capului meu. Cea mai mare dintre vele era de dimensiuni uriaşe, o bucată imensă de pânză ţinută sus de un singur catarg tot atât de lung cât şi corabia, care se înclina foarte tare spre spate. În mijlocul fiecărei pânze se afla o emblemă strălucitoare, purpurie, două săbii încrucişate şi un pumnal încârligat, ceea ce însemna că nava aparţinea unui sultan arab, în timp ce pavilionul ţării fâlfâia pe catargul său, prins la cârmă, în spatele meu.

lini răsunau în urechi zgomotele permanente ale unei mul corăbii tăindu-şi drum pe apă, fâşlilul interminabil îi I purimelor, şuieratul valului de prova prins şi ampli fi< ni de vela mare, care-l trimitea înapoi asemenea unui Imens reflector sonor, şi murmurul blând al lemnului. Meii lui meu urmărea cum se întreţesea complicat greemen-Int, apoi trecea mai departe în lungul copastiei către prova nu vei, unde vârful lung şi subţire al bompresului ţintea ipie est. coborându-se şi ridicându-se ritmic pe valurile» lr hulă, în timp ce nava îşi urma drumul înainte.

Cunoşteam prea bine fiecare bucăţică din acest vas, fiecare fibră a parâmelor şi totuşi nu încetam să mă minun”, z cât e de elegant şi plin de graţie. Era o navă arabă comercială clasică, desprinsă parcă direct din paginile *Nopţilor arabe*, era unică. Singura navă din lume de acest lei, atât de deosebită, ne purta pe noi, cei douăzeci care formam echipajul, peste cele şapte mări[1]

1 Arctica, Antarctica, Pacificul de Nord şi de Sud, Atlanticul de Nord şi de Sud. Oceanul Indian (toate notele din acest volum aparţin traducătoarei).

spre China. Totul pfu ea mult prea fantastic pentru a fi adevărat, o fantezie, un miraj, şi m-am trezit gândindu-mă la momentul precis t ind această aventură extraordinară începuse să capete formă.

Încolţise cu trei ani în urmă, la capătul unei călătorii diferite pe o mare îndepărtată şi mult mai rece şi într-o ambarcaţie mult mai mică. La acea vreme, împreună cu trei tovarăşi, mă apropiam de coasta Newfoundland într-o barcă mică, deschisă, făcută din piei de vită. Scopul acelei călătorii era de a verifica dacă fusese posibil pentru călugării irlandezi să fi ajuns în America de Nord, aproape cu o mie de ani înaintea lui Columb. Mica noastră ambarcaţie era imaginea fidelă a bărcilor originale din piele de vită folosite de călugării irlandezi. O numisem *Brendan* în onoarea celui mai faimos dintre sfinţii irlandezi navigatori, Brendan, eroul unei saga populare medievale, care povesteşte cum el, împreună cu călugării săi, a traversat oceanul către un pământ îndepărtat. În acea zi din iunie 1977 era evident că, excluzând accidentele posibile, tovarăşii mei şi cu mine vom dovedi că saga lui Brendan era probabil bazată pe adevăratele călătorii irlandeze în Atlanticul de Nord din secolul al VI-lea. Deşi nu dădusem încă cu ochii de coasta Americii de Nord, simţeam deja în mod distinct mirosul pădurilor de pin şi ştiam că într-o zi sau două aveam să demonstrăm că o barcă din piele putea traversa Atlanticul. Aşa că în acea clipă gândurile mele se îndreptau spre contribuţia pe care ar fi putut-o aduce cunoştinţelor noastre în materie de explorări şi navigaţie timpurie alte călătorii experimentale.

Expediţia Brendan demonstrase că tehnica construirii unei ambarcaţii după una străveche era un instrument de cercetare folositor. Ne învăţase cum şi din ce materiale fuseseră construite bărcile de altă dată, din piele şi cum erau manipulate, totodată ne arătase cum putea fi pentru marinarii din acele timpuri viaţa într-o barcă deschisă făcută din piele.

Ceea ce mă atrăgea era ideea de a folosi aceeaşi

tehnică pentru a cerceta un alt erou, aparent mitic, legat de mare. Dacă Brendan rezistase probei noastre, nu mai exista oare încă un personaj de legendă, la fel de vestit, ale cărui fapte cutezătoare ar putea de asemenea să fi fost inspirate de călătorii reale făcute de către oameni adevăraţi? Şi în acea clipă am avut şi răspunsul. De ce nu m-aş ocupa de cel mai faimos marinar din toate timpurile, cunoscut tuturor copiilor care au citit o *mie şi una de nopţi*, un bărbat al cărui nume este sinonim cu călătoriile pe mare; de ce să nu cercetez legenda lui Sindbad Marinarul?

Chiar acolo unde mă aflam, la 50 de mile depărtare de coasta Newfoundland, aveam destule cunoştinţe despre extraordinarele călătorii pe mare ale arabilor, pentru a mă întreba dacă Sindbad ar putea fi ceva mai mult decât o simplă legendă. Curând după ce a luat fiinţă islamismul, în primul sfert al secolului al VII-lea, arabii s-au lansat într-o expansiune geografică impresionantă. Armatele lor au înaintat pe uscat, ajungând în Maroc şi Asia Centrală, iar pe mare, corăbiile lor au atins coasta Zanzibarului şi a Chinei. Negustorii arabi au stabilit cea mai întinsă reţea de comerţ maritim pe care lumea a cunoscut-o vreodată, o reţea care nu şi-a putut găsi asemănarea timp de 700 de ani, când globul terestru a fost pentru prima oară înconjurat pe mare de nave europene. Arabii sunt în general consideraţi a fi un popor al deşertului, acesta modelându-le viaţa şi cultura. Fapt numai în parte adevărat, căci arabii au dat lumii şi pe cei mai cutezători şi iscusiţi marinari pe care i-a cunoscut istoria. Cu douăsprezece secole în urmă, marinarii arabi porneau în lungi călătorii şi puteau trece 3 – 4 ani până se întorceau la familiile lor. De fapt, unii dintre arabi se simţeau pe mare tot atât de bine ca şi în deşert, iar filosofia lor ar fi putut fi înţeleasă de călugării irlandezi. Călugării lui Brendan scriseseră că ei căutau „un deşert pe apele oceanului”, înţelegând prin aceasta că umblau după o experienţă spirituală în vastele spaţii ale mărilor. Tot aşa şi arabii au

luat calea mărilor animaţi de aceeaşi filosofie a devoţiunii care i-a ajutat să traverseze marile deşerturi. Au pornit încrezători în destinul pe care Allah avea să li-l hărăzească şi atât cei plecaţi pe uscat cu caravane de cămile, cât şi cei aflaţi pe corăbii foloseau aceleaşi stele pentru a fi călăuziţi pe căile lor, crezând că stelele fuseseră aşezate acolo pentru acest scop. Când navigam pe *Brendan* nu trebuia decât să-mi îndrept privirile în sus pentru a-mi da seama de moştenirea primită de la arabi în domeniul călătoriilor pe mare; dintre stelele importante folosite de marinari, cele mai multe purtau nume arabe, pentru că savanţii arabi au fost aceia care au dezvoltat arta astro-navigaţiei.

Aşa că la prima ocazie am început să cercetez mediul lui Sindbad Marinarul. Poveştile lui apar în *o mie şi una de nopţi*, colecţia tradiţionalelor povestiri folclorice care au fost prima dată publicate în Europa la începutul secolului al XVIII-lea, după ce fuseseră descoperite în manuscris în Siria de către un om de litere francez, Antoine Galland. Acesta a reuşit să transcrie şi alte istorisiri care circulau în Orientul Apropiat, povestiri mult mai vechi decât manuscrisul. Niciunul dintre oamenii de litere n-a încercat însă să afle de când datau. Poveştile din o *mie şi una de nopţi* au fost adunate din mai multe surse, unele din India, altele din Persia şi multe din lumea arabă. Ele au fost transmise pe cale orală de-a lungul mai multor generaţii, iar cele mai vechi par să fi fost în circulaţie de cel puţin cincisprezece secole. Grupul de poveşti cunoscute sub denumirea de *Călătoriile lui Sindbad al Mării*, aşa cum îl numeşte versiunea arabă, se presupune că au fost create pe când Harun Al Raşid era calif de Bagdad, între anii 786 – 809 ai erei noastre. Este mai probabil ca aventurile să fi fost compilate de către un singur autor pe la sfârşitul anilor ’800 şi începutul anilor ’900, folosind o mare varietate de surse, incluzând cărţi arabe de geografie, cărţi de călătorie şi povestiri marinăreşti.

S-a văzut curând că poveştile despre Sindbad erau strâns legate de vârsta de aur a geografiei arabe, care a

înflorit între secolele al VIII-lea şi al XI-lea. Când am comparat locurile vizitate de Sindbad în aventurile lui cu ţările descrise în primele cărţi arabe de geografie, a. fost evident că multe din aventurile lui Sindbad au avut loc în ţări descrise de geografii arabi în textele lor. Într-adevăr. În unele cazuri, cărţile de geografie şi poveştile despre Sindbad folosesc fraze aproape identice pentru a descrie unele trăsături particulare. Este interesant faptul că geografii arabi au obţinut multe din informaţiile lor despre ţări îndepărtate întrebând marinarii întorşi din lungi călătorii. Aşa că, sau locurile unde s-au desfăşurat aventurile lui Sindbad al Mării erau împrumutate din primele cărţi arabe de geografie, sau autorul poveştilor a folosit aceleaşi surse. Există o carte de povestiri marinăreşti năzdrăvane, *Minunile Indiei*, scrisă în secolul al X-lea, care cuprinde o mare parte din materialul poveştilor lui Sindbad. Se dădeau şi numele unor căpitani care întreprinseseră lungi călătorii. Să fi fost Sindbad unul din aceşti căpitani? A existat oare Sindbad cu adevărat? S-ar putea ca cercetările mele să nu răspundă la aceste întrebări, dar cel puţin aş încerca să stabilesc în aceste aventuri o linie de separare între adevăr şi ficţiune şi să mă străduiesc să descopăr cât de mult s-au bazat călătoriile lui Sindbad pe înfăptuirile reale ale marinarilor arabi.

Ca să realizez aceasta ar trebui să-mi lărgesc cercetările şi să cuprind toate sursele relevante pentru poveştile lui Sindbad. Ar trebui să experimentez arta navigaţiei arabe timpurii pentru a descoperi cum îşi guvernau arabii navele. Aş avea de învăţat despre natura vechiului comerţ maritim arab şi de confruntat poveştile despre Sindbad cu alte poveşti arabe. Pe scurt, Sindbad Marinarul a reprezentat simbolul întregului fenomen extraordinar al călătoriilor pe mare ale arabilor de altă dată, autorul aventurilor lui Sindbad folosind acest personaj, fie el real sau imaginar, ca un pretext pentru a scrie toate întâmplările luate din multe surse. În o *mie şi*

una de nopţi, Sindbad întreprinde şapte călătorii. De fiecare dată naufragiază pe o insulă pustie, astfel încât, împotriva dorinţei lui, ajunge să fie propulsat într-o aventură. Povestitorul are astfel posibilitatea să transforme materialul într-un adevărat serial şi să ţină treză atenţia cititorului episod cu episod. Eu îmi propun să inversez procesul şi să fac o singură călătorie, să văd cum se pot lega împreună diferitele elemente din poveşti şi să le situez în raport cu marile zile ale expansiunii maritime arabe. Un lucru era evident: recitind *o mie şi una de nopţi*, se vedea clar că majoritatea locurilor menţionate în poveştile despre Sindbad se află situate pe calea spre est; pornind din Golful Arabiei. Şi nu putea fi o coincidenţă că această cale maritimă constituia tocmai marea realizare a navigaţiei arabe de altă dată, nu mai puţin decât o călătorie de 6.000 mile din Ceylon şi Asia de Sud-Est spre legendarele porturi din China.

În acest stadiu începusem să-mi dau seama de aspectul descurajator al unui asemenea proiect. Această călătorie nu avea să fie făcută, ca Expediţia Brendan, într-o barcă deschisă, de dimensiuni destul de reduse pentru a putea fi construită cu ajutorul a câtorva prieteni. Călătoria pe urmele lui Sindbad era mult mai ambiţioasă. Implica activităţi de cercetare, de proiectare, apoi construirea unei corăbii de dimensiuni normale. Erau necesare un loc pentru construcţie, un port de unde să pornească şi un echipaj care să o navigheze. La bord trebuia să transportăm materiale de rezervă suficiente pentru a putea menţine pe mare o corabie de la începutul Evului Mediu, timp de cel puţin opt luni de călătorie, având hrană şi apă suficientă pentru fiecare etapă a călătoriei. Şi nu ar fi avut rost să întreprind un asemenea voiaj, atâta timp cât nu aş fi putut ţine o evidenţă riguroasă a celor văzute, aşa că asta însemna un fotoreporter, un operator cinematografic şi un operator de sunet. Se cerea de asemenea să găsesc oameni care să ştie să navigheze o corabie arabă şi mai putea fi necesar să învăţ să vorbesc puţin arabă… lista era

nesfârşită. Trebuia de asemenea să recunosc că această aventură comporta un risc. Cercetările mele au dezvăluit faptul descurajant că în prima parte a acestui secol unul din zece vase arabe nu a reuşit să acosteze în traversarea Oceanului Indian şi a dispărut în adâncuri. Şi în timpul lui Sindbad un drum în China era considerat atât de periculos încât un căpitan care se întorcea teafăr era socotit un navigator excepţional. O călătorie izbutită în China putea face pe cineva bogat pentru tot restul vieţii, dar şansele unei asemenea încercări erau foarte reduse. Multe nave nici nu se mai întorceau în porturile lor, iar pierderile erau imense. Hotărâtoare în Expediţia Sindbad erau nu numai ajutoarele materiale masive, ci şi faptul că cine ar fi investit bani în aşa ceva ar fi trebuit să aibă o mare încredere în vas şi în echipaj.

Încercând un sentiment de îngrijorare, am lăsat la o parte problema găsirii fondurilor necesare pentru călătorie şi m-am concentrat asupra tipului de navă care ar fi, corect din punct de vedere istoric, pentru acest proiect. Din fericire, problema navelor arabe a atras atenţia unor istorici navali şi existau mai multe studii competente privind aspectul primelor nave arabe. Lucrul cel mai important era faptul că specialiştii considerau că forma vaselor arabe s-a schimbat mult după primele explorări europene conduse de Vasco da Gama în 1493 în Marea Arabiei. Curând după aceea arabii au început să copieze modelul navelor europene cu pupa dreaptă, în timp ce primele nave arabe aveau extremităţi identice, putând înainta în ambele sensuri. Singurul tip de navă arabă (ranică cu extremităţile identice care poate fi văzut frecvent în Golful Arabiei este nava pe care arabii o numesc *boom*. Aceasta se potrivea aproape perfect cu ceea ce aveam în minte: era un vas de comerţ, conceput să fie propulsat cu vele. Forma corpului său părea să se fi schimbat foarte puţin de-a lungul timpului. Exista însă o dificultate – unii istorici ai construcţiilor navale considerau că acest tip de navă *boom* a apărut în secolul al XIX-lea. Cu

alte cuvinte este o ambarcaţie modernă şi deci nu corespunde scopului meu. Eram descumpănit. Acest tip *boom* părea să ofere o soluţie foarte simplă pentru o navă comercială de cursă lungă astfel încât trebuia să fi avut o lungă istorie. Era o navă simplă, elegantă, încăpătoare, un vas comercial ideal. Dar cum puteam verifica dacă a existat înaintea sosirii europenilor în mările arabe? Vechile texte arabe cuprindeau câteva referinţe vagi despre ambarcaţiile lor, care erau folositoare pentru a stabili dimensiunile, modul de realizare şi aşa mai departe, dar nu existau informaţii precise despre forma cocii. Am găsit câteva desene făcute de artişti arabi ale unor vase arabe vechi. Aceste imagini păreau asemănătoare cu navele de tip *boom* mai mult decât cu alte vase pe care am putut să le identific, dar erau mult prea stilizate şi nu-mi puteau fi de mare ajutor. Cine ar fi putut desena un vas arab din perioada preeuropeană? Şi cine are fi putut avea ochiul specializat pentru un asemenea desen? Era clar că nu putea fi vorba decât de un alt marinar, cineva care văzuse navele arabe înainte de a fi sub influenţa europeană, iar locul cel mai indicat pentru a cerceta erau arhivele portugheze, căci portughezii au fost primii europeni care au înconjurat Capul Bunei Speranţe şi au pătruns în apele arabe. Am consultat primele hărţi ale Oceanului Indian făcute de portughezi, şi am găsit răspunsul pe care îl căutam: pe spaţiul liber de pe o hartă din 1519 a Oceanului Indian era desenată o întreagă flotă. Unele dintre nave erau caravele portugheze, identificate prin crucile creştine de pe vele. Existau însă şi vase cu semilună pe vele… şi cele mai multe dintre aceste erau nave de tipul *boom*.

Aşa că *boomul* era o corabie veche şi reuşisem astfel să fac cu prudenţă un pas mai departe în proiectul meu. Toate micile ambarcaţii arabe desenate pe vechea hartă aveau vela mare triunghiulară, aşa cum e caracteristic chiar pentru un vas arab de azi. Asemenea vele sunt imense. Vergile care susţin velele sunt adesea tot atât de

lungi ca şi nava însăşi şi pentru a modifica direcţia navei, schimbând murele dintr-un bord în altul, este necesar a deplasa întreaga velă cu tot mecanismul ei dintr-o parte a catargului în cealaltă, operaţie care pare periculoasă şi delicată. Cât era de periculoasă această operaţie aveam să ne dăm seama mai târziu, echipajul meu şi cu mine.

Dar până atunci exista o problemă majoră care se cerea rezolvată: nava mea trebuia construită fără un singur cui. Aceasta era într-adevăr o performanţă. Vechile texte arată, în mod clar, că primele corăbii arabe nu erau încheiate în cuie, scândurile fiind cusute unele de altele cu sfoară din coajă de nucă de cocos. O asemenea corabie părea prea şubredă pentru a străbate oceanul. Totuşi, toţi vechii autori erau de acord că această metodă extraordinară de construcţie reprezintă trăsătura caracteristică a unei corăbii arabe. Unii au găsit chiar şi explicaţii. Se spunea că o corabie astfel cusută era mai flexibilă, aşa că atunci când lovea un recif de corali nu se despica, ci se îndoia, scăpând teafără. Unul din primii călători susţinea că arabii îşi coseau corăbiile pentru că se temeau că în fundul mării există un mare magnet care făcea să iasă cuiele din cocă când vasul trecea peste el. Pentru mine aceasta suna ca o poveste marinărească şi mă întrebam cine păcălea pe cine. Dar Marco Polo însuşi, un observator eminent, precis şi de încredere, remarcase cocile cusute ale navelor din Marea Arabiei, deşi ele nu l-au impresionat în mod deosebit Iată ce a scris:

„Corăbiile lor sunt foarte proaste şi multe dintre ele se scufundă pentru că nu sunt încheiate în cuie din fier, ci cusute cu sfoară din coajă de nucă de cocos. Ei înmoaie cojile până când ajung să aibă consistenţa părului de cal, apoi le transformă în sfoară şi cu aceasta sunt cusute corăbiile... ceea ce face să fie periculos să călătoreşti cu asemenea corăbii. Să mă credeţi pe cuvânt că multe dintre ele se scufundă, pentru că Oceanul Indian este adesea furtunos”.

Nici istoricii navali moderni nu sunt mult mai

încurajatori. Ei au scris despre vase arabe care în furtuni se sfărâmă în bucăţele, despre oameni scoţând mereu apa din santine, despre vase naufragiate, răsturnate, şi cum constructorii de vase arabe au renunţat la cusut, pentru că aceste corăbii cusute nu puteau să reziste la şocul produs de tunul de pe punte şi se desfăceau. Era o poveste lungă şi tristă şi chiar dacă nu ţineam seama de prevestiri, cum ar fi putut cineva să se apuce de fapt să coasă împreună scânduri de lemn gros pentru o navă care să traverseze oceanul? Cum s-ar fi putut aceasta realiza? Citisem că fibra de nucă de cocos este considerată a fi cea mai slabă dintre toate fibrele naturale şi părea o acţiune temerară să te îmbarci într-o călătorie reprezentând o cincime din înconjurul pământului pe o corabie prinsă cu o sfoară pe care ai fi ezitat să o foloseşti la legatul unui pachet. Mi-am amintit totuşi cum experienţa mea cu barca din piele *Brendan* m-a învăţat să nu resping temeinicia vechilor texte. La urma urmelor şi *Brendan* era tot o barcă cusută. Bucăţile din piele de vită au fost cusute împreună cu sfoară din cânepă. Criticii susţinuseră că nici sfoara, nici cusăturile nu ar putea să reziste imersiunii în apa mării şi totuşi *Brertdan* a supravieţuit Atlanticului de Nord şi ciocnirilor cu gheţarii. Ştiam astfel că cele mai imposibile şi ilogice lucruri descoperite într-un text vechi pot fi adevărate şi că oricare afirmaţie în acest sens trebuie să fie notată, examinată, dacă se poate chiar supusă un-i verificări practice. Se putea face deosebirea între o navă care pluteşte şi o navă care se scufundă. Ştiam de asemenea că dacă cineva cercetează stăruitor, poate descoperi un exemplu modern a ceea ce este la prima vedere o tehnică de construcţie navală de altă dată. Locul cel mai sigur pentru a căuta urmele unor nave arabe cusute era pe coasta Mării Arabiei.

Aşa că m-am dus în sultanatul Omanului, o ţară în colţul de sud-est al Peninsulei Arabe, a cărei existenţă a fost împletită din cele mai îndepărtate timpuri cu marea. Omanul se află la răscrucea căilor maritime ale lumii

arabe. Navele în drum spre India, Africa sau Golful Arabiei trebuie să treacă pe lângă Oman, iar marinarii din Oman sunt vestiţi pentru iscusinţa lor. Navele Omanului au gonit pe portughezi din Oceanul Indian. Cu navele sale Imperiul Oman s-a întins cândva de pe ţărmurile Persiei până în insula Zanzibar. Mai important este faptul că Omanul a păstrat vie moştenirea călătoriilor arabe pe mare, căci până în 1970 ţara a rămas izolată de lumea din afară. Opt ani mai târziu nu era totuşi uşor să aranjezi o vizită în Oman, de vreme ce sultanatul avea încă o politică foarte strictă în privinţa vizitatorilor din exterior. Pentru a pătrunde în Oman era necesară o viză specială care se acorda numai celor care aveau un motiv foarte bine întemeiat să vină acolo. Ajutat de ambasadorul Omanului la Londra, am cerut viza şi, la sfatul acestuia, am scris ministrului Patrimoniului Naţional şi al Culturii, la Mascat, capitala Omanului, solicitând sprijinul necesar pentru a cerceta corăbiile tradiţionale. A urmat o inevitabilă întârziere până când cererea mea a ajuns de la Londra la Mascat, a trecut de la un minister la altul, s-a întors şi în cele din urmă mi-a fost aplicată viza pe paşaport la Londra. Aşa că abia câteva luni mai târziu am venit pentru prima oară în ţara care avea să-mi devină cămin în următoarele douăsprezece luni şi unde călătoria lui Sindbad s-a transformat în mod categoric din vis în realitate.

Chiar din primul moment, când am sosit la aeroport, am avut o premoniţie încurajatoare. Aeroportul Seeb, aflat în afara Mascatului, strălucea. Se întindea curat, învăluit în tăcere. Totul în jur sclipea: cărucioarele pentru transportul bagajelor aşteptând înşiruite să ducă valizele la avion, pardoseala de marmură a sălii de sosire, ferestrele turnului de control al aeroportului, nasturii uniformelor în stil britanic ale poliţiei regale din Oman de la biroul de imigrare. Pretutindeni domneau calmul, ordinea şi un înalt grad de eleganţă. Este drept că sergentul de la biroul de imigrare care mi-a examinat viza arăta puţin cam ciudat cu urechile perforate sub banda în

pătrăţele albe şi negre a chipiului său imaculat, dar uniforma lui bine călcată ar fi constituit mândria oricărui poliţist. După ce mi-am luat bagajele, m-am suit într-un taxi şi m-am dus la cel mai ieftin hotel din Mascat. Nu a fost greu de găsit, căci în ghidul meu nu erau trecute decât cinci hoteluri în întreg sultanatul. În următoarele zece zile m-am aflat într-o curioasă stare de abandonare. Din politeţe am telefonat la Ministerul Patrimoniului şi al Culturii, să le spun că am sosit şi să le mulţumesc că au fost de acord cu vizita mea. Dar cum atunci nu vorbeam încă arabă nu am reuşit să mă fac înţeles. Am bănuit de altfel că cererea mea de viză fiind veche, fişa ajunsese probabil la fundul dosarului, aşa că am fost lăsat de capul meu şi, mulţumit, am bătut plajele Omanului căutând corăbii tradiţionale arabe.

Peisajul era spectaculos. Cât cuprindea ochiul, la malul mării se înălţau stânci impresionante care ar fi încântat pe orice geolog. Uneori mineralele din structura acestor stânci le dădeau un colorit deosebit – mov închis, cenuşiu, verde ca măslina. Verdele palmierilor din grădini contrasta cu auriul gresiei şi a calcarului de-a lungul pârâiaşelor mărginite de bolovani. Casele satelor, de un galben deschis, acoperite cu un strat de lut uscat, erau construite cu atâta ingeniozitate la poalele dealurilor încât ai fi zis că sunt nişte colonii de coral atârnate de stânci prin legături viabile. La fiecare punct strategic satele şi trecătorile erau păzite de fortăreţe crenelate şi turnuri de observaţie. Pe ziduri sau în piaţa satului fâlfâia drapelul roşu, alb şi verde al sultanatului. Parcă întreaga ţară ar fi aşteptat o procesiune medievală…

Pe plaja de nisip care se întindea pe kilometri întregi la nord-vest de Mascat am găsit un tip de barcă care părea să nu se fi. schimbat de două mii de ani. Se numea *shasha* şi era făcută din nervurile principale ale frunzelor de curmal. Aceste frunze erau tăiate într-un anumit anotimp, curăţate, apoi uscate şi legate la amândouă capetele cu o sfoară, formând o legătură ca un fel de cadă mică. Iu

această ambarcaţie jumătate plută, jumătate barcă stă un singur pescar. Acesta vâsleşte spre larg ca să-şi pună năvoadele sau cursele pentru prins peşte până când frunzele dr palmier devin prea încărcate cu apă şi grele şi atunci liriniir să se întoarcă la ţărm, să-şi tragă luntrea mică pe plajă şi să o lase acolo să se usuce. Spre marea mea Mirprindere am dat peste un bătrân care tocmai făcea e în Mia *shasha*. El curăţa frunzele de palmier cu un cutii (Miil). il, împletindu-le pentru a realiza cadrul şi făcând apoi un laţ pentru părţile laterale ale acestei curioase coci.

Am aflat mai târziu că bătrânul era unul din cei mai buni constructori de *shasha* şi la el veneau pescari de pretutindeni să-şi comande o asemenea luntre. Despre reputaţia sa mi-a vorbit după mai bine de un an nepotul lui, pe când eram la jumătatea drumului în Oceanul Indian. Acest nepot îşi părăsise plaja liniştită ca să devină un membru al echipajului meu pentru a naviga întregul drum spre China.

Tot pe această plajă am descoperit şi o corabie arabă cusută, prima de acest fel pe care o vedeam. Era o epavă răsturnată pe o parte. Scândurile care formau coca, stând de mult timp în bătaia soarelui, ajunseseră albe cenuşii, iar cusăturile erau căscate. Dar şi acum era încă o ambarcaţie care arăta extraordinar. Cu o lungime de aproape 9 metri, avea forma unui pumnal. Coca goală, lungă şi subţire, cu pescaj mic, se termina cu o prova ascuţită, ca pintenul unei străvechi galere. Pupa era ridicată în sus, la vreo 3 metri de la bază în forma unei curbe flamboaiante. Examinând-o îndeaproape, am constatat că pupa şi prova, ca şi puntea de sus, erau cusute. Corabia fiind foarte veche, cusăturile fuseseră de multe ori refăcute, firelor originale din nucă de cocos li se adăugaseră metri întregi de sfoară de undiţă, fire vechi de nailon, chiar şi sârme electrice. Era o corabie numită *bedan*, una din acele ambarcaţii de coastă folosite altă dată. pentru pescuit şi transport de-a lungul ţărmului Omanului. Azi aceste corăbii arareori mai sunt utilizate, pentru că au nevoie de un echipaj de 10 – 12 oameni

pentru a le vâsli. Totuşi aveam să găsesc coci de *bedan* în fiecare sat pescăresc şi să dau peste acelaşi model de cusătură, aceleaşi noduri şi aceleaşi împreunări şi la alte tipuri de bărci, nu numai în Oman, dar şi de cealaltă parte a Mării Arabiei, pe coasta Malabar a Indiei.

Pe aceeaşi porţiune de coastă se află şi oraşul Snhar. Acolo am găsit chiar o încântătoare urmă a lui Sindbad

Marinarul. Pe vremea marilor călătorii ale arabilor, Sohar se număra printre porturile principale ale lumii arabe. Istakhri, geograful arab din secolul al X-lea, afirmase că era „oraşul cel mai populat, cel mai bogat din Oman şi nu poţi găsi pe coasta Mării Persiei şi nici în întreaga lume a Islamului un oraş cu mai multe clădiri frumoase şi mărfuri străine decât Sohar”. El arăta că oraşul era sălaşul multor negustori care făceau comerţ cu alte ţări, în timp ce contemporanul său Al-Muqaddasi descria Sohar-ul ca fiind „calea de acces spre China, depozitul Estului”. Aşa că părea cu atât mai curios să descoperi că lui Sindbad Marinarul îi mergea vestea ca fiind din Sohar. Era una din acele afirmaţii pe care nu este posibil să le verifici. Nu există nicio dovadă scrisă în sprijinul ei, ci doar aserţiunea că Sindbad Omul Mării era de origine din Sohar.

Aşa după cum arată textele, Sindbad era fiul unui negustor bogat. După moartea tatălui său, Sindbad a risipit nebuneşte toată moştenirea primită, ducând o viaţă de chefuri împreună cu prietenii lui. Când întreaga avere s-a topit, şi-a vândut ultimele lucruri care îi mai rămăseseră şi s-a apucat de comerţ, pornind pe mări ca un negustor cutezător. În o *mie şi una de nopţi* se spune că Sindbad a trăit şi a făcut comerţ la Bagdad, pe atunci metropola lumii arabe şi capitala califului Harun Al Raşid. Har califul însuşi era o figură strălucitoare de dimensiuni semimitice, încât se ajunsese ca povestitorii de mai târziu să atribuie domniei lui Harun Al Raşid toate marile întâmplări şi minuni, incluzând evident şi isprăvile lui Sindbad Marinarul. De aceea mi s-a părut foarte curios ca

Sindbad să fie asociat în Oman cu Sohar de către oameni care habar nu aveau de coincidenţa că acest oraş ajunsese o comunitate arabă negustorească de primă importanţă tocmai atunci când poveştile despre Sindbad au fost probabil adunate. Să fi însemnat oare aceasta că Sindbad Marinarul a fost un negustor din Sohar ale cărui fapte cutezătoare şi reşedinţă au fost mutate cu un secol în urmă în capitala semilegendarului Harun Al Raşid? Sau Sindbad era un locuitor din Sohar care s-a dus să trăiască la Bagdad?

Răspunsul se poate afla de fapt în procesul de făurire a miturilor, în felul în care însăşi figura lui Sindbad a fost modelată de către povestitori. Probabil că Sindbad întruchipa mai multe persoane. Este foarte posibil să fi existat un negustor arab cunoscut despre care circulau poveşti de călătorie. Treptat, treptat, călătoriile şi faptele cutezătoare ale altora i-au fost atribuite tot acestuia şi astfel a căpătat contur figura eroului. Aceasta este dezvoltarea normală a ciclului unei poveşti. Sunt luate faptele unei persoane reale, apoi exagerate. Înfrumuseţate şi completate cu isprăvile altora, până când toate sunt prezentate ca o poveste continuă. Aşa au fost create călătoria lui Ulise şi parcursul maritim al lui Brendan. Este foarte probabil că acelaşi procedeu a dus la făurirea voiajurilor lui Sindbad al Mării, la care s-au mai adăugat experienţele negustorilor din Sohar care făceau comerţ prin ţări străine.

Acele prime zile când am tot bătut plajele din nordul Omanului au produs un efect ciudat asupra mea. Mi se părea că oscilez în timp între secolul XX şi cu câteva sute de ani în urmă, în Evul Mediu. Motivul acestei senzaţii atât de ciudate era faptul că ţara însăşi oscila între trecut şi prezent. Cu vreo opt ani în urmă, sultanatul fusese una din ţările cele mai arhaice şi izolate din lume. Omanul a fost condus timp de.38 de ani de un sultan aspru, conservator, care nu vedea niciun merit în invenţiile moderne. El s-a dovedit a fi un conducător autocrat şi în mod deliberat a

rupt ţara de lumea din afară. În sate, locuitorii habar nu aveau despre electricitate, automobile sau lumea de dincolo de triburile lor. Chiar şi în capitală se trăia ca în timpurile biblice. Dacă cineva ar fi încercat să pătrundă în oraş după asfinţit, găsea poarta principală încuiată pentru noapte, din ordinul sultanului. Cine se afla în interiorul zidurilor cetăţii, dacă ar fi umblat prin oraş după ce se lăsa înserarea, trebuia să fie întovărăşit de o escortă cu o lanternă care lumina chipul călătorului.

Acest somn istoric a durat până în 1970, când a venit la tron un sultan nou şi tânăr. Sultanul Qabus era dinamic, educat în străinătate; el a decretat că sosise timpul ca ţara să se modernizeze. Următorii câţiva ani au fost surprinzători. Cu fonduri din descoperiri relativ modeste de rezerve de petrol s-au construit şosele superbe prin munţi şi spitale în fiecare oraş. S-a instituit un sistem de e ducaţie începând cu şcolile primare, pentru toţi, deoarece întreaga populaţie era analfabetă. În timpul bătrânului sultan existau trei şcoli, două oficii de poştă şi douăsprezece paturi de spital pentru o populaţie estimată în mod variat între 750.000 şi 1.500.000, căci de fapt nimeni nu ştia numărul exact, pentru că niciodată nu se făcuse vreun recensământ. Opt ani mai târziu numărul şcolilor şi al paturilor de spital crescuse de o sută de ori şi se înfiinţase şi o staţie terestră pentru legături de radio şi televiziune prin satelit. Contrastele între vechi şi nou (i au adesea surprinzătoare. De-a lungul unui drum prin Oman puteai vedea un şir de cămile străbătând o vale secată, fiecare animal fiind încărcat cu povara de lemne, minate de un membru al vreunui trib, cu o privire sălbatică, care mergea înainte, cu paşi mari, cu o puşcă în mână; dintr-odată spectacolul putea fi acoperit de un cunvoi masiv de camioane de patruzeci de tone cărând pe şosea traverse de beton către un loc unde prindea viaţă un nou proiect de construcţie. Sau puteai admira splendoarea unui vechi fort Oman cu uşi din lemn imense, duble, ferecate, în timp ce prin ambrazuri soarele tri>mitea fâşii de lumină ca într-un

film, iar mai apoi văzduhul învăluit în tăcere să fie străbătut de zgomotul motoarelor cu reacţie ale avioanelor de război aparţinând aviaţiei sultanului, care apăreau deasupra palmierilor şi se ridicau cu iuţeală în înaltul cerului, oferind observa torului imaginea armonilor regale pictate pe fuselaj.

Mi-am dat seama că exista în Oman o anumită stare de mişcare tumultuoasă. Întreaga ţară vibra cu încredere şi vigoare. Avea aspectul unui loc unde viaţa părea că nu se aşezase încă într-un făgaş cu un ritm obişnuit. Mai presus de orice era un loc plin de eleganţă. Locuitorilor Omanului le plăcea eleganţa şi parada. Fie că era vorba de eşarfele de un roşu strălucitor ale uniformelor soldaţilor sultanului, sau de arcurile de triumf ridicate de-a curmezişul drumurilor pentru a sărbători ziua naţională, toate aveau în ele ceva teatral; ceea ce le plăcea omanilor era în primul rând să producă efect. În costumele lor naţionale erau într-adevăr magnifici: *dishdasha*, o robă din bumbac de un alb imaculat, era purtată cu un turban colorat legat în nenumărate feluri şi un cordon din argint gros, lucrat în filigran, de care atârna pumnalul în argint *khanja*. La acestea se mai adăuga uneori, pentru a mmpleta ansamblul şi o pelerină învolburată cu franjuri aurii din cea mai fină lină.

M-am dus să arunc o privire şi în portul Sur, Ungă capul Ras al Hadd, extremitatea estică a Peninsulei Arabo. Aici, în cele mai îndepărtate timpuri, a fost construită şi menţinută o flotă de vase comerciale din lemn care pl cau în Golful Arabiei, spre est către porturile Indiei, iar în sud către Zanzibar. Mai mult de o sută de nave stăteau ancorate lângă bancul de nisip din Sur, aşteptând ca musonul să-şi schimbe direcţia şi să aducă un nou anotimp bun pentru comerţ. Corăbiile şi marinarii din Sur erau vestiţi până la Kuwait, Bombay şi Dar es Salaam. În oraşele din oazele situate în regiunea nisipurilor de la Wahiba, care se întinde în spatele oraşului Sur, încă se mai află case impunătoare construite de familii îmbogăţite din

comerţul cu condimente cu Africa de Est sau ale căror corăbii aduceau regulat cherestea şi mirodenii de pe coasta Malabar din India. Departe, în satele de la munte, se găseau oameni care vorbeau nu numai arabă ci şi swahili, limba din Africa de Est, unde corăbiile din Sur întreprindeau regulat călătorii anuale. Apoi totul s-a schimbat. Schimbările politice din Africa de Est au dus la închiderea porturilor din Tanzania pentru corăbiile arabe. Prosperitatea creată de petrol a făcut ca cei din Oman să nu mai fie obligaţi să facă faţă greutăţilor vieţii pe mare pentru a-şi asigura existenţa şi curând după aceea guvernul din India a impus taxe prohibitive şi controale severe pentru export, încât nu mai merita să se navigheze până la Bombay pentru a face negoţ. În mai puţin de o decadă întreaga flotă comercială din Sur a dispărut, vândută sau scufundată şi nu a mai fost niciodată înlocuită. Oraşul a rămas într-o stare de lâncezeală.

O vizită la Sur reprezenta aşadar o experienţă destul de neconcludentă. Pe malurile strâmtorii care leagă laguna de la Sur cu marea, unde altă dată se construiau zeci de corăbii comerciale, am văzut că erau în lucru doar vreo zece bărci mici pescăreşti. Constructorii de nave din Sur mai foloseau încă şi acum instrumentele lor adiţionale – tea, ferăstrăul şi burghiul – şi îşi construiau navele după ochi. fără a mai consulta niciun pan al vreunui arhitect naval. Activitatea lor de acum nu era decât o palidă umbră a gloriei construcţiei de nave din Surul de altă dată, pe când meşterii făureau marile *baghlahuri*, vase de comerţ din lemn care puteau încărca până la patru sute de tone, tot atât de impunătoare şi de masive ca şi galioanele spaniole. Mai putea fi văzută la Sur o ultimă navă de tip *ghanja*, foarte asemănătoare cu o *baghlahă*, proptită pe picioare de lemn în apa puţin adâncă a lagunei. Fusese aşezată acolo de către fiul unei familii prospere de negustori, ca un monument în memoria tatălui său. Era o navă într-adevăr minunată, de la prova împodobită cu un cap de pasăre, de-a lungul punţii imense, până la pupa

sculptată cu grijă în formă de castel. Dar nava nu avea să mai pornească pe mări niciodată. Scândurile erau despicate. La fiecare flux apa se ridică şi se lăsa în cală. Aceeaşi privelişte tristă, dezolantă, putea fi văzută pe întreaga coastă, un adevărat cimitir de vase abandonate asemenea unor pagini desprinse dintr-o carte cu poze a navelor arabe. Arabii nu folosesc cuvântul *dhovo* – deşi este un termen potrivit, fiind poate de origine din Africa de Est – pentru a descrie vasele arabe în general, ci se referă la fiecare navă după desenul şi forma ei speciale. Ici era o *sambukă* avariată, care odinioară naviga spre Bombay, colo o *kotia* indiană în care mişunau crabii, epavă a unei nave cu prova turtită, o ciudată corabie rapidă despre care cineva mi-a spus că fusese folosită altă dată pentru trafic de arme de la Yemen şi apoi părăsită la Sur. Bâtlanii se cocoţau pe lemnul putred, privind mai bine de acolo apa puţin adâncă. Dispăruse până şi vechea vamă. Clădirea în care locuia sultanul când venea la Sur rămăsese acum pustie. Uşa mare dublă de la intrare era pe jumătate acoperită de o dună, iar vântul aduna din ce în ce mai mult nisip în jurul pereţilor exteriori.

Am plecat cu micul vaporaş de lângă vama părăsită peste apa strălucitoare albastră până la Al Aija, orăşelul de pe partea cealaltă a golfului, la vreo 90 m. O mică moschee spoită, frumoasă în simplitatea ei, se ridica în faţa debarcaderului, o plajă asemenea unei semiluni? mărginea golful, unde odinioară se afla adăpostită flota din Al Aija. Alei era în luciu o singură ambarenţie, o *sambukă*. Lucrul mergea bine, după toate regulile, dar nu existau decât trei lucrători. Doi de fapt erau nişte ajutoare, al treilea se vedea că era meşterul. Avea o înfăţişare minunată, evident cu mult sânge african în vine, şi mă salută cu un surâs încântător. Vorbea cu tovarăşii lui swahili. L-am urmărit fascinat mai bine de o oră cum lucra, nebănuind pe atunci că familia lui de constructori de nave avea să-mi asigure un membru ai echipajului, pe cel mai tânăr.

Cu o zi înainte de plecarea mea din Oman am primit

un mesaj din partea ministrului Patrimoniului National şi al Culturii. Ministrul în persoană mă întreba dacă aş vrea să ţin o conferinţă în faţa câtorva invitaţi despre Expediţia Brendan. Mi-am închipuit că probabil unul dintre consilierii săi i-a povestit despre călătoria mea pe urmele lui Brendan. Din fericire aveam cu mine o copie a filmului expediţiei, pe care plănuiam să-l prezint la Londra în drumul meu înapoi în Irlanda. Ministrul, un membru al familiei conducătoare a Omanului, a sosit prompt împreună cu prietenii săi, s-a aşezat în primul rând, aşteptând cu răbdare. Mă gândeam că situaţia era cam bizară: iată-mă pe punctul de a descrie o călătorie de cercetare pe urmele unui sfânt irlandez, într-o barcă de piele, pe apele unei mări de gheaţă, unui auditoriu format din musulmani purtând *dishdashauri*, turbane şi pumnale. Pe ecran urmau să apară scene filmate între gheţarii din Groenlanda, în timp ce aici în Oman era o temperatură de 40°. Cei prezenţi au ascultat cu interes şi când expunerea mea s-a terminat, fiecare a ieşit din cameră, lăsându-mă să meditez asupra întorsăturilor ne aşteptate pe care le poate lua viaţa…

Dimineaţa următoare era ultima pe care o mai petreceam în Oman. Când m-am dus să-mi plătesc nota la hotel, funcţionarul mi-a spus că fusese achitată de către ministru şi că eram rugat să mă duc să-l văd. M-am îndreptat spre biroul lui. Acolo mi-a pus tot felul de întrebări amănunţite asupra cercetărilor şi a proiectului meu privind călătoria pe urmele lui Sindbad. Mai apoi mi-a mulţumit pentru conferinţă şi mi-a oferit o veche sabie splendidă din Oman. Gestul său m-a emoţionat foarte mult. Cu o intuiţie specifică, ministrul ghicise darul pe care l-aş fi apreciat în mod deosebit. Seara, cu sabia în valiză şi cu o scrisoare din partea sa prin care mă autoriza să o scot din ţară, eram în drum spre casă, în Irlanda.

Sosisem de două săptămâni în Irlanda, când iată că în aceeaşi zi am primit două telegrame. Amândouă erau din partea ministrului din Mascat şi întârziaseră datorită

ciudăţeniilor sistemului poştal irlandez. Amândouă telegramele aveau acelaşi conţinut. Sultanul aprobase proiectul meu şi eram rugat să mă întorc în Oman pentru a-l discuta. Douăzeci şi patru de ore mai târziu mă aflam în biroul alteţei sale Sayyid Faisal, ministrul Patrimoniului Naţional şi al Culturii.

— Sunt bucuros să vă pot spune că am vorbit Maiestăţii Sale despre proiectul dumneavoastră, iar Maiestatea sa l-a aprobat, începu ministrul, Ministerul Patrimoniului Naţional şi al Culturii va sprijini acest proiect.

Nu ştiam ce însemna a sprijini sau ce implica, aşa că am tăcut. Ministrul a continuat:

— Dorim ca acest proiect să aparţină Omanului, iar nava să fie din Oman şi să navigheze sub pavilionul Omanului. Ţara noastră are o lungă şi vestită istorie ca popor de marinari. De fapt a fost primul stat arab care a trimis o navă în SUA, asta se întâmpla în 1840. La anul vom sărbători a zecea noastră zi naţională, iar nava trebuie să fie gata până atunci. – Când este ziua naţională? am întrebat.

— Sărbătorile vor dura o săptămână şi încep la 18 noiembrie.

Am făcut un rapid calcul mintal. Aveam numai 15 luni pentru a găsi materialul necesar, sarcină care ştiam că putea să fie extraordinar de dificilă, a construi vasul, a selecţiona echipajul şi a efectua încercările necesare pe mare. Era într-adevăr un program foarte strâns.

— Alteţă, i-am răspuns, cred că voi reuşi să am nava gata până atunci, dacă nu apar piedici importante. Noiembrie ar fi un timp bun pentru a începe călătoria, căci atunci vânturile sunt favorabile.

— Prea bine, spuneţi-mi de ce veţi avea nevoie şi vom face tot ce vom putea ca să vă ajutăm.

Probabil că păream încă destul de perplex, căci nu aveam idee ce fel de ajutor intenţiona ministrul să-mi dea cu aprobarea sultanului Qabus pentru Expediţia Sindbad.

Sayyid Faisal desigur că şi-a dat seama de uimirea mea, pentru că a repetat oferta că această călătorie avea să fie sprijinită de minister. Totuşi rămăsesem confuz şi lucrurile nu-mi erau limpezi. Cu cât încerca să-mi explice mai mult, cu atât eram mai nelămurit. Întrevederea noastră părea că ajunge la un punct stânjenitor.

— Vreţi o scrisoare privind aranjamentul? a sugerat în fine ministrul.

„Orice", m-am gândit, „numai să fiu lămurit".

— Da, vă rog, Alteţă.

A deschis sertarul biroului, a ales o foaie de hârtie cu en-tete-ul său ministerial şi mi-a întins foaia goală peste birou.

— Poate aţi vrea să concepeţi scrisoarea pe care să o semnez apoi, spuse el.

Dintr-odată m-am luminat. Cu sprijinul sultanului Qabus, Ministerul Patrimoniului Naţional şi al Culturii se oferea să-mi plătească întreg costul călătoriei. Generozitatea era într-adevăr uluitoare. Nu cerusem acest ajutor, mi se oferise, pentru că istoria navigaţiei Omanului era foarte dragă poporului său. Ministrul îmi acorda încrederea să construiesc o corabie pentru naţiunea sa şi apoi să navighez cu ea până la capătul cel mai îndepărtat al Asiei. O asemenea încredere şi generozitate erau mai mult decât aş fi visat. Se părea că lumea *Nopţilor arabe* continua să existe.

II

PE COASTA MALABAR

Materialul lemnos necesar construirii vaselor din Oman este adus de la o depărtare de aproape 1 300 mile, de pe coasta Malabar, din India. Acest comerţ se practică din timpuri foarte îndepărtate, pentru că Omanul nu dispune de copaci destul de mari din care s-ar putea obţine o cherestea de primă calitate pentru construcţia navelor. Aşa că am pornit spre Malabar în căutarea unor copaci neobişnuit de mari necesari realizării unei nave replică. În următoarele şase luni aveam să întreprind vreo şase

călătorii spre India pentru a găsi şi achiziţiona materialele care-mi trebuiau. În acel timp am văzut o parte a Indiei care avea foarte puţin în comun cu secolul al XX-lea, unde mizeria se împreună cu frumuseţea, meşteşugul măiestrit cu şmecheria.

Am pornit la drum spre India cu trei tovarăşi plini de pitoresc puşi la dispoziţia mea de Ministerul Patrimoniului Naţional şi al Culturii din Oman. În primul rând era Said al Hatimy, o persoană veselă, caldă, cu o statură masivă, cu un turban alb strălucitor şi o splendidă barbă pe oeminentă care atesta situaţia sa de om învăţat şi religios. Dată fiind educaţia sa, era adesea numit cu titlul onorific de şeic şi, cum fusese profesor în Zanzibar, vorbea o engleză impecabilă cu accent de Oxford, cu o voce de bas profund. El avea să fie interpretul meu şi să reprezinte ministerul. Venea apoi Hoodaid, un maistru constructor de vase din Sur, care avea sarcina să ne sfătuiască asupra calităţii lemnului pe care l-am fi putut găsi. Era un bărbat înalt, amabil, cu un dinte strălucitor de aur care se vedea bine când zâmbea şi cu preferinţă pentru *dishdashauri* bej. Nu ştia niciun cuvânt englezesc şi nu era niciodată sigur dacă piosul Said al Hatimy era de acord cu fumatul lui. Aşa că Hoodaid se retrăgea mereu prin colţuri mai dosnice pentru a fuma, aruncându-mi un surâs sfios când dădeam cu ochii de el. Cel de al patrulea membru al echipei noastre era cel mai surprinzător. Era furnizorul de alimente al palatului din Mascat şi se numea Dharamsey Nensey. Era un bărbat foarte vioi de cel puţin 70 de ani, care fusese desemnat contabilul acţiunii. Dharamsey era indian, *banyan*, adică negustor foarte respectat, la origine din Gujerat. Trăise timp de 46 de ani în Mascat, în apropierea palatului. La început prăvălia sa aproviziona palatul cu articole de băcănie, dar pe măsură ce puterea sultanului a crescut, a crescut şi rolul lui Dharamsey. Putea fi chemat oricând pentru a procura orice, începând cu un Rolls Royce până la un pumn de fisticuri şi avea o mică armată de funcţionari indieni care îi ţineau socotelile în

registre, într-un birou în spatele palatului. În timp ce el era în India, puteau să se ocupe de întreprindere cei trei fii ai săi, aşa că atunci când ministrul i-a încredinţat problemele financiare ale proiectului meu, Dharamsey a hotărât că el însuşi va trebui să însoţească expediţia pentru cumpărarea lemnului. îmbrăcat într-o cămaşă lungă, albă, cu picioarele subţiri care îi ieşeau din pânza din jurul şalelor, Dharamsey era un încântător tovarăş de drum. Mă înţelegeam cu el într-un ciudat amestec de arabă, engleză şi hindustani, iar ochii lui vii nu scăpau nimic. La capătul unei zile în care călătorisem optsprezece ore era vioi şi alert, sărind de colo-colo ca o veveriţă, în timp ce strângea în mină o sacoşă care părea magică. Făcută din bumbac alb, puţin mai mare decât un plic oficial, sacoşa nu era murdară niciodată şi Dharamsey nu o lăsa niciodată din mină. De acolo, printr-o anumită prestidigitaţie, scotea tot ceea ce era necesar – bilete, agendă, orice sumă sau fel de valută care s-ar fi cerut, întotdeauna în numerar. Sacoşa de bumbac a lui Dharamsey părea fără fund şi conţinutul ei nu înceta să mă uimească mereu.

În călătoria noastră în susul şi în josul coastei Malabar, apăream pentru indieni ca un grup total de neînţeles. Când ne opream pe la vreun restaurant să luăm masa, întregul personal rămânea complet descumpănit. Îşi dădeau imediat seama după comportare şi îmbrăcăminte că Dharamsey era vegetarian convins, aşa că ştiau că acesta îşi va păstra obiceiurile de alimentaţie. Mai ştiau că cei doi arabi cu turbane nu consumau carne de porc şi mâncau cu degetele, în timp ce eu, european fiind, mă aşteptam să am o furculiţă şi un cuţit. Reacţia obişnuită, de cum intram într-un restaurant, era să ne aşeze la mese separate, dar noi stăruiam să fim împreună, ceea ce făcea să atragem priviri uimite pe când mâncam mulţumiţi la aceeaşi masă, fiecare după obiceiul lui. Am străbătut ceasta Malabar în sus şi în jos pe drumuri pline de hârtnape, de la un port la altul, într-o serie de rable de taxiuri. hodorogite şi pufăind. Vehiculele se defectau

adesea, ploaia adusă de muson cădea în perdele şi noi stăteam incomod, îngrămădiţi unul în altul, uzi. Pe scurt, căutarea materialului lemnos ar fi fost foarte neplăcută, dar tovarăşii mei de drum au transformat-o într-o aventură fascinantă. De trei ori pe zi ne opream pentru ca Said să-şi spună rugăciunile şi de cel puţin vreo două în i mai mult decât atât vizitam bazarurile, când cei doi din Oman se cufundau în diferite prăvălioare de pe străzi dosnice şi se târguiau pentru tot felul de fleacuri şi curiozităţi, Parfumul era la mare cerere şi mă deprinsesem să tot intru prin parfumerii, să mi se ridice mâneca şi să fiu tamponat pe braţ cu apă de roze şi alte esenţe pentru încercare. Îmi plăcea în special să privesc strălucirea din ochii vânzătorului care se gândea cu anticipare că are de a face cu doi arabi bogaţi, dar acea licărire se stingea de îndată ce apărea Dharamsey vesel şi plin de viaţă, cu punga albă în mină şi ochii căprui, ageri şi dibaci, calculând profitul la sută la fiecare obiect.

Centrul activităţii noastre a fost Calicut, portul care a dat numele stambei – *ceilico*. Când Vasco da Gama, conducând prima flotă comercială europeană care a pătruns vreodată în Oceanul Indian, a ajuns la Calicut, în 1498, negustorii arabi făceau comerţ aici de cel puţin şapte sute de ani. Şi azi câteva vase arabe continuă să aducă mărfuri la Calicut, în special mirodenii şi lemn. Mai înainte o întreagă comunitate de indieni trăia din ceea ce ciugulea din comerţul arabilor; aceştia erau constructori de nave, cămătari, frânghieri, o colonie de musulmani indieni, ale căror femei adesea se căsătoreau cu marinari arabi care veneau acolo. Acest din urmă contact nu dispăruse total, căci pe măsură ce ne apropiam de Calicut, Hoodaid, care fusese şi el marinar. Începuse în mod evident să se ferească. L-am întrebat pe şeic Said ce se petrece cu Hoodaid şi acesta a chicotit.

— O, da, spuse el, se teme să nu fie recunoscut. Are şi acum o soţie la Calicut, de pe vremea când era marinar. Nu s-a mai întors la ea de mult timp şi nu i-a trimis niciun

ban. După legea musulmană este obligat să aibă grijă de ea. Dacă familia ei descoperă că a venit, îl sileşte să plătească pentru tot timpul cât a lipsit.

Hoodaid a făcut, aşa cum s-a văzut, ceea ce trebuia. În seara când am sosit la Calicut s-a dus să-şi caute soţia şi i-a plătit liniştit toate restanţele. A reapărut în dimineaţa următoare, uşurat, dar fără îndoială şi mai sărac.

Comunitatea comercianţilor din Calicut care se îngrijeşte de nevoile negustorilor arabi s-a redus la două case, familiile Baramy şi Koya. Acestea ocupă imobile aproape identice situate în mod strategic pe plajă, dând spre locul unde ancorează vasele. Fiecare casă este un bungalov spaţios, în spatele căruia există o curte cu diferite şoproane unde se găsesc tot felul de lăzi şi cutii, cuie pentru nave, colaci de frânghie, cutii de conserve, lăzi şi ambalaje misterioase şi tot felul de ancore artizanale. Centrul vieţii de aici este veranda lungă şi elegantă. La toate orele din zi, dar în special la vremea rugăciunilor de la asfinţit, pot fi întâlniţi ici şi colo negustori arabi relaxându-se pe bănci şi scaune împletite din trestie, sorbind ceai sau cafea, îndreptându-şi privirile spre radă, acolo unde valurile Mării Arabiei se izbesc şi mugesc pe plajă. Câte un cerşetor se apropie cu timiditate de gard, cerând de pomană în numele lui Allah. Şeful fiecăreia din aceste case de comerţ, Baramy sau Koya, este o persoană cu o poziţie respectabilă în comunitatea din Calicut. Acesta controlează de fapt toate contractele dintre arabi şi furnizorii de material lemnos, mirodenii şi diferite alte bunuri. Abdul Kader Baramy, pe care ne-am dus să-l vedem, ne-a apărut ca un om de afaceri internaţional, mereu hărţuit de treburi. Avea şapte fraţi, un semn sigur al favoarei lui Allah, dar, conform tradiţiei unei asemenea întreprinderi, nimic nu putea fi făcut fără consimţământul său. Fraţii lui, îmbrăcaţi la fel în veşminte albe elegante, erau plasaţi strategic. Unul conducea şantierul naval Baramy, la vreo zece mile mai jos pe coastă, la Beypore, unde construiau pentru arabi *dhowuri* moderne cu motor.

Un altul călătorea regulat spre golf pentru a vizita clienţi arabi. Un al treilea putea fi trimis pentru a negocia cu funcţionarii civili din Delhi. Ceilalţi erau ţinuţi la îndemână, învârtindu-se de colo-colo, gata oricând să facă vreo cursă.

Abdul Kader ştia tot atât de mult despre comerţul de cherestea şi construcţia de nave, ca oricare locuitor de pe coasta Malabar. El se dovedi foarte pesimist în privinţa şanselor noastre. Era extrem de anevoios să găsim trunchiurile de lemn de tek de mari dimensiuni pe care le căutam şi imposibil să le procurăm în timpul scurt de care dispuneam. Mai mult încă, guvernul indian interzisese exportul lemnului de tek. Abdul Kader ne-a arătat o notă a guvernului unde erau trecute o seamă de esenţe tari de lemn printre care şi tekul, care nu puteau fi scoase din ţară sub formă de lemn neprelucrat. În ceea ce priveşte ideea de a construi o corabie din lemn cusută, auzise şi el despre asemenea nave, dar nu putea fi vorba să se execute aşa ceva acum, în zilele noastre. Oamenii care se pricepeau să lucreze astfel nu mai existau azi. Abdul Kader ne sfătui să renunţăm la ideea unei corăbii cusute construită în Oman. Ar fi putut să ne construiască un vas bătut în cuie în timp de un an, în India. Evident, eram liberi să căutăm lemnul pe care-l doream, dar nu avea speranţe pentru noi.

Eram, bineînţeles, dezamăgit, dar nu definitiv. Cu un an în urmă, pe când mă aflam într-o călătorie în India pentru a studia navele tradiţionale indiene, am ajuns într-un golfuleţ la nord de Mangalore, în statul Karnataka. Era un loc trist, izolat, un cimitir pentru navele care fuseseră trase la edec pe nămol. Ceea ce a dat valoare vizitei mele a fost faptul că trei din acele corăbii fuseseră încheiate prin cusături, exact aşa cum văzusem bărcile din Oman. Nu erau făcute din tek, ci dintr-un lemn numit *aini.* Am căutat să-i aflu caracteristicile. *Aini* este un copac din familia arborelui de pâine, iar lemnul poate fi folosit în construcţii de case, la uşi, cadrele ferestrelor, precum şi pentru nave.

Din punct de vedere tehnic este practic identic cu lemnul de tek, având aproape aceeaşi rezistenţă, densitate şi greutate, ajunge la dimensiuni mari şi se lucrează uşor, dar prezintă un inconvenient major – are tendinţa să se desfacă dacă se bat în lemn cuie. Dar bineînţeles că nu aveam nicio intenţie să închei părţile din corabia mea prin cuie, căci construiam o navă cusută, şi din acest motiv am înţeles acum de ce navele indiene cusute erau adesea construite din *aini*. Am aflat de asemenea, din întâmplare, că acest lemn conţine în fibrele sale, în mare proporţie, substanţe calcaroase, ceea ce face ca scândurile să fie greu de vopsit, deoarece calcarul distruge vopseaua; totodată calcarul ar putea totuşi ajuta ca lemnul să fie rezistent la atacul viermilor teredo, care găuresc lemnul vaselor. Constructorii de nave indieni mi-au spus că *aini* rezistă la apă mai bine chiar deci t lemnul de tek. Pentru ca să fie şi mai atrăgător, ca preţ era pe jumătate cât tekul cel mai bun. Dar factorul decisiv care m-a făcut să aleg *aini* pentru nava replică a fost faptul că guvernul indian îl omisese de pe lista exporturilor. Abdul Kader Baramy a examinat cu atenţie întreaga listă a lemnului interzis la export. Lista cuprindea aproape toate esenţele tari de lemn, dar dintr-o scăpare sau poate pentru că era un lemn mai puţin important, autorităţile indiene au omis să interzică exportul de *aini*.

Încurajaţi, tovarăşii mei şi cu mine am reuşit să găsim materialul lemnos de care aveam nevoie pe dealurile din spatele localităţii Cochin, unde negustorii indieni doborau copaci semeţi pentru cherestea. Sosirea noastră pe deal a provocat senzaţie. Pe de o parte negustorii de cherestea se gândeau cu bucurie că vor trage profituri mari de la clienţii arabi, dar pe de altă parte erau total nedeprinşi ca aceştia să vină pe dealuri, să cutreiere pădurea, să măsoare copacii, să lovească buştenii cu ciocanul, căutând să detecteze prin reverberaţia sunetelor defecte ascunse, şi să stea de vorbă cu pădurarii. Hoodaid, Said şi Dharamsey au trebuit să se întoarcă la Oman, dar

eu am rămas în continuare să cutreier pădurile, hotărât fiind să găsesc cei mai buni buşteni pentru nava mea şi totodată să învăţ şiretlicurile din comerţul cu cherestea.

Negustorii de cherestea din India au reputaţia de a fi cei mai mari pungaşi din ţară şi, pe deasupra, oricât de curios s-ar părea, mai sunt şi mândri de faima pe care o au. Fusesem prevenit să nu iau nimic pe încredere, să controlez cu atenţie fiecare buştean pentru a fi sigur că nu are niciun cusur şi să iau toate măsurile ca să mi se livreze buştenii pe care i-am cumpărat şi să nu fie cumva înlocuiţi pe drum. M-am bucurat în sinea mea când am descoperit că negustorul cu care tratam era foarte la curent cu regulile jocului. Chiar în prima zi, fiind în biroul lui de la marginea pădurii, am scos ruleta mea nou-nouţă cu care intenţionam să controlez măsurătoarea fiecărui buştean. Era încă în cutie şi negustorul a cerut să se uite la ea, exprimându-şi admiraţia. Cinci minute mai târziu am observat că dispăruse. M-am scuzat, am părăsit biroul şi m-am dus în spatele barăcii, unde l-am găsit pe maistrul negustorului aşezând cu grijă ruleta mea pe pământ, pentru a controla dacă era la fel cu a lui. Se părea că negustorul mă suspecta că aş fi adus o ruletă falsă, marcată de mine, pentru a-l înşela.

Umblatul prin pădure avea mult haz. Îmi plăcea să aud zgomotele topoarelor tăietorilor de lemne, în timp ce cutreieram pădurea, sau bubuitura puternică a unui copac prăvălindu-se. Urma apoi o tăcere care pentru o clipă învăluia întreaga pădure, cu excepţia sunetului ciudat produs de sute şi sute de frunze şi crenguţe sculurându-se pe pământ ca ploaia, rupte la întâmplare prin căderea gigantului. Am petrecut ore întregi urmărind elefanţii la lucru, privind cum trăgeau buştenii afară din pădure pe drumul spre exploatarea forestieră. Inteligenţa şi gingăşia acestor animale uriaşe nu înceta o clipă să mă uimească. Elefantul se îndrepta cu o graţie de felină spre buşteanul căzut şi apoi aştepta, mişcându-şi urechile regulat înainte şi înapoi, în timp ce tăietorii de lemne curăţau crengile mai

mari şi tăiau o gaură în capătul mai gros al copacului pentru a trece lanţul de tras, apoi, mânat de călcâiele celui care-l conducea, se mişca luând în mod deliberat poziţie de lucru. Întindea trompa, vârful se răsucea pentru a apuca lanţul şi băga între maxilarele lui mari frânghia moale de la capătul lanţului. Picioarele masive ale animalului se aşezau într-o poziţie bună de tras. Apoi trompa aluneca înapoi de-a lungul lanţului ca un piton negru şi se înfăşură în jurul inelelor ca să ţină lanţul în unghiul corect. Elefantul se lăsa pe spate pentru a putea trage cu toată forţa. Un aspect fermecător: exact înainte de a începe să tragă cu putere, animalul şi-a închis ochii, strângându-i întocmai ca un copil. Apoi, cu o mişcare rapidă executată cu tot corpul, buşteanul a fost deplasat, alunecând vreo 9 metri prin noroi. Câteva momente mai târziu elefantul se afla la un unghi diferit faţă de buştean. Încă o smucitură a lanţului şi buşteanul se instogolea în jos printre rădăcini ca să ajungă pe şosea în faţa noastră.

— Elefanţii sunt foarte costisitori, spunea negustorul de cherestea, care stătea cu prudenţă la distanţă de marele animal şi evident nu vedea nimic romantic în ceea ce făcea elefantul. Trebuie să-i închiriezi cu ora de la compania de închiriat elefanţi şi se pierde atâta timp cu spălatul lor. Este necesar să li se facă baie de trei ori pe zi, căci altfel îi mănâncă pielea şi nu lucrează. Mai sunt obligat să plătesc şi pentru hrana lor. Dar – şi spunând aceasta, dintr-odată se lumină la faţă – tocmai sunt pe punctul de a-mi cumpăra elefantul meu şi va lucra mulţi, mulţi ani. Dacă nu se îmbolnăveşte sau nu moare poate va lucra şi pentru fiii mei. Un elefant este mai bun decât un tractor. Am studiat această problemă. Tractoarele nu pot lucra pe pante atât de abrupte şi în inima pădurii nu e nimeni care să aibă grijă de motor, iar piesele de schimb sunt greu de găsit. Da, un elefant este mult mai bun.

În cele din urmă a ajuns să-mi placă domnul Sunny, negustorul de cherestea, văzându-l câte eforturi disperate face pentru a-şi satisface un client excentric. Mă însoţea în

toate deplasările mele pentru achiziţionarea lemnului, într-un automobil vechi, pe drumuri pline de noroi şi hurducături. Cât voia el să fie de curajos, într-o seară târziu tot a dat bir cu fugiţii, când am stăruit să vizităm parcul de buşteni pentru a încerca să adun câteva bucăţi bune de lemn.

Când am ieşit afară din automobil în noroiul cleios şi ploaia care cădea în rafale, domnul Sunny lăsă în jos fereastra, îmi înmână o lanternă şi îmi strigă cu un glas jalnic, în timp ce mă îndepărtam:

— R-Fereşte-te de şerpi, o să vezi mulţi şerpi otrăvitori, ies când se face întuneric ca să caute broaşte… cobra, krait, vipere… sunt multe tipuri de vipere şi peste două sute de specii de şerpi în India…

Dar deşi am orbecăit şi alunecat prin întuneric mult timp, nu am văzut nici măcar un singur şarpe.

Purtam cu mine o listă pentru cumpărarea materialului lemnos şi un adevărat inventar privind fiecare scândură, grindă şi cadru, cu toate caracteristicile, mărimea, curbura. Lista fusese întocmită după desenele tehnice făcute de Colin Mudie pentru o corabie *boom*. Acest strălucit arhitect naval pregătise şi planurile pentru *Brendan*. Aveam încredere totală în Colin şi el începuse prin a face un set preliminar de planuri bazate pe formele corăbiilor *boom* şi pe câteva date istorice pe care am putut să le culeg din unele texte vechi. Am arătat apoi constructorilor de *dhow* de la Sur un model redus la scară a acestei versiuni preliminare şi am primit unele sugestii din partea lor privind modificări pe care Colin le-a introdus în desenele lui finale. Toţi au fost de acord că de fapt cheia construcţiei o constituia chila. Chila unei *boom* este lungă, dreaptă şi masivă; ea reprezintă şira spinării acestei nave şi dimensiunile ei definesc restul corăbiei, căci un constructor de nave arab construieşte matematic. Odată chila stabilită, toate celelalte părţi din materialul lemnos sunt legate de aceasta după un anumit unghi şi dimensiune, aşa că dacă cineva îi spune unui arab tipul de

navă, ca de exemplu *boom*, *sambuk* sau alt tip, ca şi lungimea chilei, el va şti exact forma şi dimensiunile finale ale navei când va fi gata. În timp ce constructorii europeni măsoară în general dimensiunile unei nave după lungimea ei sau după linia de plutire, constructorul arab le calculează după chilă.

Problema care se punea pentru chila mea era că ea trebuia să aibă lungimea de 15, 6 metri, cu o secţiune transversală de 30 X 38 cm, perfect dreaptă. Colin mai dorea să fie tăiată din aceeaşi grindă, ceea ce însemna că aveam nevoie de un buştean de mari dimensiuni, din-Ir-o esenţă tare, care nici nu se putea obţine în Europa. Până şi specialiştii în cherestea din India au dat din cap uimiţi, când au auzit ce fel de buştean căutam, dar în cele din urmă perseverenţa mea a fost răsplătită. În iulie am găsit copacul mare care avea să-mi furnizeze lemnul pentru chilă. Era un exemplar magnific, aparţinând unei familii care l-a îngrijit timp de jumătate de secol, curăţind crengile de jos, aşa că trunchiul principal a crescut în înălţime. Dar încă şi mai grozav era faptul că familia tivea o fiică pe cale de a se mărita şi voiau să vândă copacul pentru a-i putea face zestrea. L-am cumpărat chiar acolo unde creştea. Un pădurar s-a urcat în vârf şi a legat o funie care avea să direcţioneze căderea copacului când va fi tăiat, apoi doi tăietori au lucrat cu topoarele lor două ore, după care gigantul a fost doborât iar crengile şi scoarţa au fost curăţate pentru a dezvălui culoarea specifică a lemnului *aini* proaspăt tăiat, galben ca banana, care în următoarele săptămâni avea să devină maron-roşcat închis. Fusesem asigurat că lemnul nu trebuie prelucrat. Lemnul de *aini* abia tăiat putea fi folosit ca atare pentru construirea navelor. Era însă nevoie de doi elefanţi pentru a-l trage până la drum. Adus acolo, a fost tăiat de doi oameni cu un ferăstrău de mână dublu, de mari dimensiuni. Unul dintre cei doi tăietori stătea în picioare pe trunchi, în timp ce celălalt, ghemuit dedesubt în genunchi, trăgea lama, iar peste el cădea o ploaie de

rumeguş umed. Pentru a curăţa acest imens buştean au fost necesare patru zile de lucru susţinut, dar în fine l-am văzut gata, cu o lungime de vreo 60 cm în plus faţă de cât aveam nevoie. L-am încărcat într-un camion, întovărăşit de un elefant pentru a putea fi manevrat la cotiturile foarte înguste şi, astfel, lemnul pentru chilă şi-a început călătoria de-a lungul coastei.

Până acum vizitele mele din India reuşiseră să-mi creeze un mic anturaj permanent, căci aşa era aici. Îmi dădusem seama că nu mă pot descurca de unul singur, cum credeam, iar prezenţa mea a constituit o ocazie de a crea de lucru pentru alţii. Astfel am văzut că am nevoie de un şofer, care să cunoască drumurile şi să aibă grijă de automobil, un tâmplar care să discute cu cherestegii despre lemn, un interpret, care să fie în acelaşi timp şi asistentul meu şi să facă cele o mie şi unul de aranjamente necesare, de la găsirea unui loc unde să dormim noaptea până la calcularea corectă a banilor pentru şperţuri. Aşa de pildă, între Cochin şi Goa, acea parte din coastă pe unde umblam după materiale, se vorbeau cel puţin patru limbi diferite şi căutările mele mă duceau în mod constant în mici sate şi locuri retrase şi liniştite, unde vizitatorii erau rari şi străinii necunoscuţi. Aşa că interpretul meu trebuia să fie multilateral – şi într-adevăr era. S-a prezentat cu o scrisoare de recomandare din partea unui biolog indian, care l-a întâlnit pe când aduna tot soiul de mostre marine pe îndepărtata insulă de corali Minicoy, la vreo 220 de mile depărtare de coasta indiană. „E un om cum puţini se găsesc, o adevărată perlă, anunţa scrisoarea. Poate vorbi 14 limbi şi se poate descurca în orice situaţie”. Această „perlă”, aşa cum aveam tendinţa să mă gândesc la el din acea clipă, a fost la înălţimea recomandaţiei. Se numea Ali Manikfan şi era fiul fostului conducător al insulei Minicoy. Acum locuia pe continent, găsind că insula era prea mică pentru talentele lui. Îşi dădea foarte bine seama de calităţile lui şi avea sentimentul demnităţii sale, iar în faţa altor indieni se arăta cu nasul pe sus. Dar putea,

cât ai clipi din ochi, să gătească, să coasă, să conducă o barcă cu pânze, să repare un motor, să facă socoteli. Din zilele când se ocupa cu colectarea diferitelor vietăţi marine ştia denumirile latineşti ale tuturor peştilor şi scoicilor de pe insulele lui şi vorbea într-o oarecare măsură arabă clasică, pentru că, asemenea tuturor celor din Minicoy, era musulman şi studiase la şcoala coranică. Ca şi Dharamsev Nensey, reuşea să călătorească cu foarte puţin bagaj. De fiecare dată când soseam în India, Ali mă întâmpina cu o fată surâzătoare, cu o şapcă albă pe vârful capului şi o servietă care reprezenta singurul lui bagaj.

Oamenii din Minicoy au o reputaţie excelentă de-a lungul întregii coaste Malabar. Trăind în izolare pe insula Ini1, e are are o suprafaţă de 104 km², ei şi-au dezvoltat o cultură proprie remarcabilă. Fiecare trebuie să aibă grijă de persoana sa, să pescuiască, să cultive palmieri, să-şi clădească propria casă şi să lucreze ca membru al unei echipe. Despre locuitorii acestei insule se mai spune că sunt şi cei mai buni marinari din India, fiind adevăraţii lascari care, generaţii de-a rândul, au navigat pe vase străine. Adesea au lucrat mulţi ani prin alte ţări, mai înainte de a se întoarce în insula lor. Chiar într-un mare port aglomerat ca Bombay cei din Minicoy erau renumiţi Ei constituiau aproape în mod exclusiv personalul ambarcaţiilor de la staţia de pilotaj. Se spune că pilotinele din Bombay sunt cele mai rapide, dar şi cele mai bine conduse din tot portul şi pe vreme rea sau chiar în caz de primejdie, oamenii din Minicoy reuşesc să le menţină pe linia de plutire. Mai mult decât atât, faptul cel mai remarcabil este că într-un port ca Bombay care cunoaşte atâtea conflicte de muncă, cei din Minicoy nu fac niciodată grevă.

Minicoy face parte dintr-un grup de insule de unde corăbiile medievale arabe se aprovizionau cu funiile folosite în construcţia de nave, fabricate din fibra cojii de nucă de cocos, care, până în secolul nostru, fusese singurul export al Laccadivelor. Preocuparea mea de a

căuta să obţin funia de cocos pentru navă din aceeaşi sursă ca şi arabii nu putea fi decât logică. Guvernul indian aplică restricţii în privinţa vizitării acestor insule de către străini, pe motiv că intruşii ar putea tulbura cultura locală foarte fragilă. Tocmai sub acest aspect avea Ali o dublă importanţă. El putea să-mi facă legătura cu insularii din Laccadive rând veneau uneori pe continent ca să-şi cumpere ţigări, orez şi alte provizii. Dar insularul cel mai grozav peste care am dat într-o asemenea vizită a fost un potlogar vesel, din insula Agatti, pe nume Kunhikova. Ager la minte, cu un surâs atrăgător, era un derbedeu simpatic. Kunhikoya poseda de asemenea cunoştinţe enciclopedice privind funia din fibră de nucă de cocos şi chiar lucrase puţin la construcţia bărcilor cusute. El mi-a spus că pentru nava mea aveam nevoie de o funie de calitate superioară. Trebuia să fie răsucită de mină, din cea mai bună calitate de coajă de nucă de cocos. Aceste coji trebuiau însă să fie înmuiate sau lăsate la topit în apă de mare pentru a-şi desface fibrele. Kunhikoya m-a informat că de obicei fibra este pusă la topit în apă proaspătă sau uşor sărată, dar acest tip de fibră nu-mi era de folos, nefiind suficient de rezistent pentru o navă. După ce erau puse la topit în apă de mare, cojile de nucă de cocos trebuiau să fie uscate la soare şi apoi meliţate cu meliţe de lemn pentru a se îndepărta pudra formată. Dacă s-ar fi folosit în acest scop ciocane de metal, fibrele ar fi fost strivite şi stricate, iar frânghia ar fi devenit puţin rezistentă. Apoi fibrele trebuiau răsucite cu mina pentru a se transforma în funie. Dacă ar fi fost răsucite la maşină şi nu manual ar fi rămas prea slabe.

Kunhikoya m-a anunţat că îmi vor trebui vreo 1.500 de legături de frânghie din nucă de cocos pentru coaserea navei de care aveam nevoie. Am calculat lungimea totală şi am ajuns la cifra de 400 de mile. Părea o cantitate imensă, dar în cele din urmă s-a dovedit că avea dreptate. Cu ajutorul lui am încercat, împreună cu Ali, să cumpărăm frânghie de cocotier de bună calitate în micile sate din

regiunile retrase de pe coasta Malabar. Era foarte distractiv să-i vezi pe cei doi insulari lucrând. Se dovedeau amândoi a fi experţi. Ştiau exact de ce era nevoie şi cunoşteau de asemenea toate şmecheriile care trebuiau folosite pentru a reuşi mai bine. Când i se oferea o mostră, Kunhikoya făcea o strâmbătură teatrală. Lua mostra în mână şi cu o mişcare rapidă din încheietura mâinii desfăcea spirala funiei. Apoi, cu o altă mişcare similară, fără niciun efort, rupea frânghia ca pe o aţă de bumbac şi lăsa, cu un total dispreţ, cele două capete provenite din rupere să cadă la pământ. Exista bineînţeles un şiretlic pentru a rupe astfel o frânghie, dar Kunhikoya era un foarte bun actor, avea braţe vânjoase şi putea face ca cea mai tare sfoară să pară fragilă. Nu accepta nici protestele negustorilor că sfoara fusese topită în apă sărată. Lua o mostră, o punea în gură şi o mesteca ca pe nişte spaghete, încercând să detecteze caracteristicile gustului sărat al frânghiei pregătite în apă de mare. Negăsindu-le, se întorcea spre mine şi îmi oferea o mostră spre încercare. Cum nu doream să stric pantomima, mestecam şi eu cu solemnitate fibra din nucă de cocos, încercând să nu mă gândesc la noroaiele fetide din bălţile cu apă stătută unde nucile de cocos fuseseră puse la putrezit.

În cele din urmă a trebuit să accept că singurul loc unde aş fi putut găsi frânghie din coajă de nucă de cocos prelucrată într-adevăr în apă de mare erau insulele Laccadive, prin Kunhikoya ca agentul meu. Nu am rămas cu totul surprins să descopăr, patru luni mai târziu, când au fost livrate legăturile, iar Kunhikoya era în siguranţă la câteva mile depărtare, că el strecurase în transportul de marfă trimis şi frânghie făcută la maşină. Dar nu avea importantă, în India Kunhikoya m-a salvat de escroci cu mult mai mari decât el.

Unele dintre articolele despre care spusese că aş avea nevoie pentru nava mea cusută păreau cu totul bizare. Astfel, trebuiau 50.000 de nuci de cocos pentru a fi folosite ca un fel de căptuşeală, două grosimi speciale de

frânghie, 40 de legături de un lemn foarte curios, noduros, din insulă, despre care bănuiam că ar fi rădăcini de *raangrove*[2]. Acest lemn era foarte rezistent şi tare. şi Kunhikoya declarase că avea să fie folosit pentru pârghii de către frânghieri când vor strânge parâmele navei. Mai era şi vreun sfert de tonă de *chundruz*, o răşină naturală care este folosită în mod obişnuit pentru parfumuri ieftine* Constructorii de nave o utilizează ca pe un fel de şelac, vopsind cu el între scânduri. Ca să aleagă această răşină, Kunhikoya lua un pumn de granule şi le aprindea, pentru a vedea cum ard. O zi întreagă a tot făcut încercări până a găsit un *chundruz* care l-a satisfăcut, dar vai, eforturile noastre au fost în zadar. Am cumpărat şase saci mari de *chundrury* i-am sigilat, i-am însemnat şi i-am depus într-un depozit de mărfuri asigurat. Când am primit sacii la Oman, i-am deschis şi am constatat că două treimi erau plini cu pietre. Am fost victimele acelei binecunoscute „substituiri”.

Kunhikoya a mai vrut şi vreo şase butoaie cu ulei de peşte, care, amestecat cu zahăr topit, urma să fie folosit la vopsirea exteriorului cocii. Uleiul provenea de la peşti mici fierţi într-un tanc lângă Mangalore, iar grăsimea era luată de deasupra. Duhoarea uleiului rămânea de nedescris. Urma apoi o jumătate de tonă de var, care urma a fi aplicată pe fundul navei pentru a preveni fixarea scoicilor. Pentru a obţine varul ne-am dus la varniţa de lângă tancul de ulei de peşte. Ceea ce am văzut acolo era asemenea unei scene din infern. Un lung şir de femei căra pe cap găleţi cu scoici pentru a le arunca grămadă lângă o colibă joasă, lungă, prin al cărei acoperiş de stuf ieşeau valuri mari de fum. În interior un bătrân aproape scheletic pedala la o roată, pentru a pompa aer în căzile în care ardeau mangal şi scoici. Alţi bărbaţi slăbănogi, cu bucăţi de pânză legate în jurul capului, învârteau cu lopeţi din lemn în căzi, doi copii se mişcau cu paşi şovăitori în căldura sufocantă pentru a mai arunca alte scoici în căzl

2 Copac sau tufiş cu rădăcini încîlcite care cresc deasupra pâmîntului.

Fiecare muncitor tuşea de câte ori se schimba vântul, iar ochii îi erau roşii din cauza fumului acru; şi toată truda pentru un salariu de mizerie.

Obiect cu obiect, am tot adunat ingredientele conform reţetei lui Kunhikoya pentru construirea unei corăbii cusute: şase sfredele, dălţi de fier, un colac de parâmă de in cu întrebuinţare necunoscută, patru răngi mari, două ciocane mari, o balanţă de tip vechi, mai multe cutii cu diferite unelte. Singurele obiecte imposibil de găsit au fost şase cozi de peşte ghimpos.

— Pentru ce ai nevoie de ele? l-am întrebat pe Kunhikoya.

— Ca să fac găurile în scânduri, după ce sunt perforate pentru a fi cusute.

— Dar pentru ce îţi trebuie de fapt cozile de peşte?

— Le folosim pentru a face găurile netede ca să nu taie frânghia.

Mi-am dat imediat seama despre ce era vorba. Locuitorii din Laccadive erau atât de izolaţi de restul lumii, încât foloseau cozile aspre ale calcanului în locul unui raşpel. Uşurat, i-am explicat lui Kunhikoya că pot avea pile de metal pentru a face acelaşi lucru. Ultimul succes al lui Kunhikoya şi dezastrul său final s-au produs când ne-am dus la Beypore să cumpărăm catargele şi vergile pentru navă. Acum căutam un fel de lemn foarte tare căruia indienii îi zic poon. Asemenea unei imense lănci, un arbore *poon* poate creşte drept, având uneori o tulpină de vreo 15 metri până unde începe să se ramifice coroana. De secole marinarii ştiu că vergile şi catargele din *poon* sunt excelente. Într-adevăr, marina britanică trimitea specialişti în India să cumpere ceea ce numeau „lemn de arboradă” din poon pentru navele sale. *Poonul* nu creşte în şiruri ca *aini*, ci de obicei ca arbore izolat, greu accesibil. Azi asemenea copaci sunt tăiaţi pentru a fi trimişi la fabricile de placaj, dar la Beypore buştenii sunt încă expediaţi în josul râului şi păstraţi în vaduri puţin adânci pentru cazul în care ar fi ceruţi de vreo navă indiană. De-a lungul

malului râului se înşiruie plute de buşteni de poon asemenea unor crocodili muraţi în apele stătute. Apa este murdară şi rău mirositoare, plină de mâl, cu o vegetaţie în stare de putrefacţie, la care se adaugă apa de canal provenind din aşezările din susul râului. Pe o zi călduroasă mirosul este sufocant, iar apele sunt învăluite într-o duhoare care nu l-a împiedicat însă pe Kunhikoya în activitatea lui. Era cât se poate de vesel în acea dimineaţă, sărea de pe un buştean pe altul, urmat de maistrul cherestegiu, ţinând cu mâna capetele cârpei pe care o purta în jurul şoldurilor, pentru a nu se uda în apa aceea atât de murdară. Agita în mână o bărdiţă şi când ajungea la un buştean tăia o bucăţică din lemn pentru a examina suprafaţa interioară. Ajutorul maistrului ţinea în mână o ruletă, căci lemnele urmau să fie vândute după lungime. Din fericire, mi-am adus aminte de ultima mea experienţă şi am cerut să văd ruleta. Bineînţeles că lipseau cam vreo 90 centimetri din ruletă, aşa că de fiecare dată aş fi cumpărat cu aproape un metru mai puţin. Maistrul nu s-a simţit deloc jenat şi a explicat cum capătul ruletei putrezise din cauza condiţiilor atmosferice proaste. Am observat că mai practica o şmecherie, pentru care avea o anumită tehnică. Cum stăteam în picioare pe un buştean care plutea, pentru a urmări dacă nu se vedea vreo imperfecţiune, maistrul rotea buşteanul sub picioarele lui goale, aşa că trebuia să fac o adevărată echilibristică pentru a nu cădea în apa infectă a râului şi în felul acesta eram sustras de la a mă uita mai îndeaproape la calitatea lemnului.

La vremea prânzului am reuşit să găsim buştenii care ne trebuiau, i-am însemnat cu bărdiţa lui Kunhikoya şi i-am cumpărat. Ceea ce ne mai lipsea acum era un buştean pentru catargul principal. În restul zilei am tot căutat, umblând pe la gatere şi depozite, până când, în cele din urmă, chiar pe plajă, târziu în noapte, am dat peste trunchiul perfect, de aproape 20 m lungime, exact dimensiunea care îmi era necesară. Acest buştean trebuia

doar foarte puţin ajustat pentru a deveni catargul principal al navei mele. Foarte vesel, Kunhikoya fugea în susul şi în josul buşteanului, lovindu-l cu bărdiţa lui pentru a produce zgomote care, dacă răsunau din plin, puternic, dovedeau că lemnul era perfect. Era atât de târziu încât şi negustorii plecaseră acasă. Ali şi cu mine ne-am ghemuit la capătul buşteanului, în timp ce Kunhikoya aprindea chibrituri pentru a putea copia marcarea pe care toţi negustorii de lemne o sapă pe fiecare buştean important pe care-l posedă. Tocmai când luam aceste note am auzit o agitaţie teribilă şi am văzut o gloată de indieni furioşi îndreptându-se spre noi în lungul plajei şi amenințându-ne. Se auzeau strigăte de furie şi se ridicau mâini gata să ne lovească cu beţe. Mă întrebam ce făcusem şi ce obiceiuri locale jignisem. Era o scenă foarte urâtă. Gloata ne-a înconjurat. Ţipând şi urlând, s-au repezit la Kunhikoya, ignorându-ne pe Ali şi pe mine. Mai apoi, mulţimea l-a tras pe Kunhikoya la o parte, mustrându-l cu vehemenţă şi amenințându-l în mod violent.

Spre surprinderea mea, Ali se zguduia de râs.

— Cu ce a greşit? Ce se petrece? întrebam eu. Nu o să i se întâmple nimic rău?

Ali râdea încântat.

— O, e în regulă, răspunse el. Cineva l-a recunoscut pe Kunhikoya. Bărbaţii aceştia sunt rude ale soţiei lui.

S-a căsătorit cu ea la Calicut şi apoi a fugit. Nimeni nu l-a mai văzut de atunci. Acum fraţii şi verii soţiei lui îl duc înapoi la ea. Va trebui să apară în faţa judecătorului şi să plătească scump pentru tot timpul cât a lipsit.

M-am gândit în sinea mea: iată mai întâi Hoodaid din Sur, iar acum Kunhikoya. Parcă aveam un talent special să aduc înapoi soţii fugari din Calicut. Poate şi alte soţii abandonate ar face apel la mine să le aduc înapoi bărbaţii care le părăsiseră. Un an mai târziu aveam să descopăr cât de profetice au fost aceste gânduri. La acea vreme aveam să aduc nu fugari, ci chiar soţi pentru femeile din port niciodată mulţumite.

Faza cea mai delicată a activităţii mele pe coasta Malabar a fost angajarea tâmplarilor şi a frânghierilor care să vină la Sur să ajute la construirea navei cusute. Proprietarii de nave din Sur mi-au spus că foloseau în mod curent tâmplari indieni, căci aceştia lucrau excelent. Mai era şi aspectul financiar. S-a dovedit a fi mult mai ieftin pentru mine să angajez tâmplari indieni decât lucrători din Oman, iar vizita mea la Sur arătase foarte clar că nu puteam să găsesc şi nici să-mi permit să am suficienţi constructori de vase omani pentru a-mi construi nava în cele şase luni pe care mi le fixasem. Coi mai buni tâmplari din Sur lucrau în alte părţi şi erau foarte puţini. De mai bine de zece ani nu mai fusese construită la Sur nicio navă oceanică. Azi, când cineva din Sur doreşte să aibă o navă nouă, o comandă de obicei la Beypore. În furnicarul din şantierele navale de la Beypore observasem *dishdashaurile* albe şi turbanele orfanilor şi bahreinilor supraveghind construirea de către lucrătorii indieni a ambarcaţiilor lor. Aducând la Sur tâmplari intenţionam să fac un pas înapoi spre zilele când cei din Oman, Zanzibar şi indienii lucrau împreună la vasele comerciale care se construiau pe plajele de la Sur.

Era destul de uşor să angajezi lucrători din Beypore pentru a veni la Oman, căci găseai disponibili mai mulţi oameni buni. Greu, într-adevăr, era să găseşti frânghieri care să poată coase părţile componente al navei între ele cu fibră de cocos. Abdul Kader Baramy avusese dreptate când a spus că astfel de oameni nu puteau fi găsiţi pe coasta Malabar. Am încercat un experiment. Am anunţat că aveam nevoie de oameni pricepuţi pentru a coase nave. Evident, am primit nenumărate oferte din partea unor oameni dornici de lucru, toţi declarând că ştiu cum trebuie lucrat şi că sunt dispuşi să meargă în Oman. I-am pus la încercare, dându-le un test practic chiar pe plajă, cerându-le să coasă împreună câteva mostre de scânduri. Rezultatele au fost catastrofale. Nici măcar unul dintre solicitanţi habar n-avea ce trebuia făcut. Umblau cu sfoara

neîndemânatic, nodurile pe care le făceau se desfăceau şi în cele din urmă au reuşit să încurce îngrozitor sforile. Această activitate distra foarte mult pe un om mititel, plin de zbârcituri, care stătea pe plajă şi pufăia dintr-o ţigară. L-am invitat să încerce şi el. Luând pe cel mai îndemânatic dintre şmecheri să-l ajute, străinul a făcut e jumătate de duzină de împunsături strânse, bune. L-am întrebat de unde venea. Mi-a răspuns că din insula Chetlat din Laccidive. Era pe continent numai pentru câteva zile. L-am întrebat apoi dacă ar vrea să vină în Oman să ajute să coasă o mare navă. A dat din cap cu vehemenţă în semn negativ şi mi-a spus că nu ar părăsi niciodată insula lui pentru a merge într-o ţară străină. A fost destul de rău că a trebuit să vină în India. Insularii sunt întotdeauna traşi pe sfoară şi exploataţi. Li se dă de lucru, promiţându-li-se că vor primi bani pentru munca lor, dar când lucrarea e terminată sunt concediaţi fără a li se plăti. Neavând unde să stea şi fiind lipsiţi de vreo influenţă, nu le rămâne altceva decât să se întoarcă în insulele lor. Acum tocmai aştepta o barcă să-l ducă acasă.

Dispreţul adânc înrădăcinat pentru străini părea endemic la locuitorii din Laccadive şi totuşi aceşti oameni erau vitali pentru mine. Într-adevăr, rămăseseră singurii de pe lume care mai ştiau să construiască nave oceanice cusute. Chiar în Laccadive acest meşteşug dispăruse complet. Auzisem că ar exista în lucru, în toate insulele Laccadive, doar două ambarcaţii din acestea cusute şi mi se spusese că la una din ele nu se mai lucrase de patru ani. Timpul, materialele şi interesul se pulverizaseră şi acea navă specială nu avea să fie niciodată terminată. Încercând să sper fără nicio speranţă, l-am trimis pe Ali într-o călătorie prin insule să vadă dacă poate recruta pe cineva. S-a întors cu o listă cuprinzând numele a vreo douăzeci de frânghieri consideraţi ca lucrători cu experienţă în bărci cusute, care i-au promis că vor veni să stea de vorbă cu mine. Dar numai zece au apărut de fapt la Calicut şi dintre aceştia doar doi se vedea că erau interesaţi în excursia pe

continent. Începusem să mă simt ca un ofiţer din secolul al XVIII-lea care face recrutări, cu Ali ca sergentul meu, încercând să convingă oamenii să vină sub drapel. M-am întâlnit cu cei din insule de mai multe ori şi am tot stat de vorbă, străduindu-mă să le explic proiectul meu. Ideea de a merge într-o ţară străină era atât de nouă pentru ei, încât mi-au trebuit mai multe ore de discuţii ca să-i conving că nu aveau să fie luaţi ca sclavi. Le-am dat avans o mică sumă în numerar ca stimulent şi le-am promis că vor fi găzduiţi, hrăniţi, îngrijiţi din punct de vedere al sănătăţii şi că li se va plăti călătoria. În schimb ei aveau obligaţia să coasă împreună părţile constitutive ale unei nave care era mai mare decât oricare corabie pe care o ştiau. Căutam să-i înduplec prin tot felul de ademeniri, apoi mai aşteptam şi iarăşi începeam să-i măgulesc. Fără aceşti oameni simpli, circumspecţi, ar fi fost imposibil să construiesc o replică a navei adevărate. Privindu-i, mă întrebam dacă nu eram cumva mult prea optimist. Unul dintre ei era atât de bătrân, încât mă gândeam că s-ar putea să nu supravieţuiască călătoriei. Un altul avea numai un ochi, altul era un fel de prostănac care râdea tot timpul şi se vedea bine că nu era în toată firea, ÎI mai aveam apoi pe Kunhikoya, care îi întrecea pe toţi. Mi-a promis că fratele său Abdullakoya, care era tot atât de vesel şi oportunist ca şi el, va conduce grupul la Oman pentru a mă ajuta. Dar în primul rând oamenii trebuiau să se întoarcă în insule, să-şi adune sculele, să obţină paşapoarte, să-şi ia rămas bun de la familie şi apoi să vină după mine în Oman. Îngrijorat ca nu cumva să se rătăcească în haosul din aeroportul de la Bombay, am aranjat ca toţi să capete cămăşi verzi viu colorate, aşa încât în timpul călătoriei să fie toţi la un loc şi să nu se piardă unul de altul.

Rămânea o singură piedică. Aveam materialele şi oamenii, dar trebuia să găsesc şi modalitatea de a trimite 140 tone de cherestea la Sur, cea mai mare parte din lemn fiind de forme şi dimensiuni ciudate. Nu putea fi vorba să folosesc un transport obişnuit. Altă dată lemnul ar fi fost

trimis cu *dhowuri* arabe, dar acest comerţ era virtual terminat şi numai ocazional câte un vas de coastă motorizat pleca din Calicut. Ceea ce trebuia să fac era să închiriez un vas cu un căpitan, care să ia încărcătura mea şi să o transporte la Sur, depozitând cheresteaua pe plajă ca acum o mie de ani. Când am spus aceasta cherestegiilor din Malabar, ei înşişi pungaşi de primă clasă, s-au uitat la mine îngroziţi. Nu-mi dădusem oare seama că, în comparaţie cu proprietarii de vase, cherestegii erau adevărate monumente de cinste? Toţi căpitanii autorizaţi erau ocupaţi cu comerţul regulat de pe coastă. Numai proprietarul unui vas pe punctul de a se scufunda şi urmărind o asigurare sau unul care ar fi fost sigur că poate face o escrocherie ar fi putut lua în considerare ideea mea de a merge la Sur. Am fost prevenit că şmecheria clasică era că lemnul va fi încărcat, dus câteva mile mai departe de-a lungul coastei, aruncat peste bord, transportat pe ţărm în bărc i mici de către complici şi vândut apoi fără urmă. Vasul avea să-şi continue cursa până la destinaţie. Când va sosi, se va relata o poveste despre o mare nenorocire, o furtună cumplită care a ameninţat vasul cu scufundarea şi atunci s-au văzut obligaţi să arunce încărcătura pentru a se putea salva. Am făcut câteva cercetări şi am văzut că povestea era adevărată. Nu era posibil să asiguri nicio încărcătură de cherestea pe un vas indian. Am tot cutreierat coasta în sus şi în jos săptămâni de-a rândul şi în cele din urmă am dat peste un căpitan de vas care, aşa cum stătea în biroul lui deasupra unei magazii de mirodenii, unde muncitori necalificaţi asudau cărând baloturi, avea chipul tipic al nemericului dintr-un vodevil. Mi-a spus că nava lui putea asigura traversarea. Trebuia însă să plătesc tot transportul anticipat. Tare neîncrezător, m-am tocmit asupra preţului şi am cercetat vasul. Arăta ca şi cum abia putea face drumul fără să se scufunde. Era un risc îngrozitor, dar nu aveam de ales. În contractul de navlosire am făcut o singură stipulaţie – la bord să fie un membru al echipajului ales şi plătit de mine.

Condiţia a fost acceptată şi având încredere numai în oamenii din Minicoy, am trimis un tân & r din insula lui Ali. Cheresteaua, răşina, 50 de mii de coji de nucă de cocos, uleiul de peşte, sacii cu var şi toate celelalte catrafuse au fost încărcate. Mi s-a arătat nota de plată finală, care spre amuzamentul meu cuprindea negru pe alb o sumă reprezentând şperţul pentru şeful local al sindicatului docherilor. Apoi, cu paznicul meu din Minicoy la bord, vasul a pornit pe ape spre Sur.

III

ŞANTIER NAVAL PE PLAJA DE LA SUR

Am mai văzut preţioasa încărcătură de cherestea şi celelalte materiale abia pe la mijlocul lunii decembrie, când micul vas indian, urât şi neîngrijit, vopsit într-un verde gălbui deschis şi numit în mod optimist *Mahomed AU*, a pătruns în golful de lângă Sur şi a ancorat. O patrulă de control a poliţiei m-a dus la bord şi m-a suit pe puntea murdară, unde toate erau talmeş-balmeş. Vasul mirosea a escrocherie. Expresiile viclene de pe chipurile echipajului m-au prevenit că ceva nu era în regulă. L-am zărit şi pe insularul meu din Minicoy ascunzându-se, în mod evident dorind să-mi vorbească între patru ochi. Echipajul, cu priviri vinovate, mi-a spus că la bord se află al treilea fiu al stăpânului vasului. Deşi era la prima lui călătorie, el răspundea de vas, pentru că nu exista un căpitan, ci numai ofiţerul secund, care condusese nava. Îmi era clar că fiecare căuta să evite orice răspundere. Cineva s-a dus jos să-l scoale pe fiul proprietarului. Acesta a urcat împiedicându-se pe scară şi a apărut pe punte somnoros. Era un specimen total neatrăgător, de vreo 25 de ani, cu o atitudine servilă, prea gras; avea de pe acum o burtă moale care îi atârna peste pantaloni, iar cămaşa înflorată stătea să crape peste trupul lui rotofei. Pe chip îi stăruia un surâs care îţi făcea silă, pe când venea spre mine bălăbănindu-se, cu nişte papuci nepotriviţi în picioare. A început a se jelui cât de teribilă a fost călătoria. S-a temut foarte tare că era să-şi piardă viaţa, căci vasul a fost pe

punctul de a se scufunda. Preţul plătit pentru navlosire nu compensa timpul pierdut şi necazul avut, şi trebuia să-i mai dau alţi bani pentru că această călătorie a durat atât de mult, şi nici nu primiseră niciun fel de ajutor din partea docherilor când au încărcat lemnăria. Mizerabilul arăta atât de evaziv încât îmi dădeam seama că era pe punctul de a-şi dezvălui stratagema principală. Mai apoi, cu o respiraţie greoaie, mi-a spus că din cauza docherilor nu a putut încărca tot lemnul. O parte fusese lăsată acolo.

Ştirea m-a tulburat. Uitându-mă în jur pe punte, am constatat că era pe jumătate goală.

— De ce nu aţi încărcat mai mult pe punte? l-am întrebat.

Tânărul a ridicat din umeri cu indiferenţă. Mi-a răspuns că nu ştie, că el nu era decât un simplu negustor şi nu căpitan de vas. Mă examina cu atenţie cu ochii lui căprui, umezi, să vadă cum reacţionez. Mi-am dat seama acum ce se petrecuse. O parte din cherestea nu fusese luată în mod deliberat, ca să fiu forţat să închiriez din nou vasul şi să-l trimit înapoi pentru a doua cursă, care să le aducă alţi bani. Întorcându-mă către inspectorul de poliţie de lângă mine, i-am explicat situaţia şi am conchis:

— Încearcă să înşele guvernul.

— E simplu, atunci, a răspuns scurt inspectorul. Punem vasul sub arest. Spuneţi-i individului că nu poate face nicio mişcare fără permisiune. Puteţi păstra paşapoartele echipajului şi o să mă anunţaţi când veţi crede că li se poate da voie să plece.

Aşa că timp de trei săptămâni *Mahomed Ali* a rămas ancorat. Băiatul din Minicoy, agentul meu la bord, s-a strecurat pe ţărm şi cu şiroaie de lacrimi pe obraz mi-a povestit întreaga întâmplare. Nici nu au încercat măcar să încarce tot lemnul. Oamenii au aşezat în mod deliberat cheresteaua în cală în aşa fel încât să ocupe tot spaţiul şi apoi au refuzat să ia întreaga încărcătură El a protestat, dar nu a fost în stare să-i convingă. În drum spre Sur l-au ameninţat că-l vor omorî dacă va spune adevărul, într-o

noapte, pe când dormea, lemnul de pe punte s-a mişcat şi câţiva buşteni au căzut ca din întâmplare, lovindu-l serios. M-a rugat să nu-l trimit înapoi cu vasul. Puteam să-i fac orice, numai să nu fie nevoit să se întoarcă cu *Mahomed AU*. Era sigur că în drum spre India aveau să-l arunce peste bord, pentru informaţiile pe care mi le dăduse.

L-am trimis înapoi cu avionul şi l-am răzbunat pentru loviturile primite ţinând pe *Mahomed Ali* ancorat chiar şi după ce cheresteaua fusese descărcată. Odată, sub pretextul că a fost un vânt puternic, vasul a încercat să se strecoare pe furiş de-a lungul coastei, dar un elicopter al poliţiei din Oman l-a descoperit ascunzându-se într-un golfuleţ şi, învârtindu-se ameninţător deasupra lui, l-a silit să se întoarcă. *Mahomed Ali* a revenit spăsit la Sur. Numai atunci le-am dat oamenilor paşapoartele şi *Mahomed Ali*, cu acea cocă de un verde revoltător, s-a pierdut spre orizont, devenind din ce în ce mai mic, în timp ce echipajul se gândea probabil cum să mai şmecherească pe cineva.

Puţin înainte de sărbătorile de iarnă au sosit constructorii mei de nave şi frânghierii. Arătau foarte bine în cămăşile lor verzi pe care le dădusem în India. De cum au debarcat, prima lor activitate a fost aranjarea casei pe care Ministerul Patrimoniului Naţional şi al Culturii mi-o pusese la dispoziţie pentru următoarele opt luni.

Judecată după toate criteriile, era o locuinţă elegantă. Fusese construită cu vreo două sute de ani în urmă de un negustor bogat din Sur, conform sistemului tradiţional din

Oman, în jurul unei mari curţi deschise. Aceasta era acoperită cu sfărâmături de coral care trosneau plăcut sub picioare când intrai prin porţile duble, ferecate în fier, care se aflau la intrarea principală. Pe părţile laterale curtea avea câteva uşi care se deschideau spre un adevărat labirint de încăperi construite în peretele exterior. Erau camere de diferite forme şi dimensiuni, unele spaţioase, potrivite pentru dormitoare, altele micuţe, bune pentru bucătărie sau cămară. Exista apoi o încăpere cu canalizare

care putea fi folosită ca spălătorie. Alte încăperi erau nimerite pentru a fi depozite. De fapt, când aveam nevoie de o cameră pentru un anumit scop, casa cea mare părea să aibă exact ceea ce-mi trebuia. Ai fi zis că fusese proiectată pentru a fi folosită întocmai aşa cum o destinam acum – căminul echipei constructorilor de nave. Mai exista o locuinţă separată pentru maistru şi tâmplarii principali şi o încăpere lungă, joasă şi răcoroasă pentru cele cincizeci de mii de coji de nucă de cocos. Casa avea şi o cameră-tezaur unde se păstrau valorile, şi am găsit un colţ potrivit unde am instalat o mică forjă pentru a putea face acolo obiectele de fier necesare navei. O scară separată ducea din curte sus la etaj către o serie de camere dispuse în jurul a două laturi ale curţii. Aici, unde au locuit proprietarii originari, m-am instalat acum eu. Fiecare din cele patru camere spaţioase avea alături o cameră mică, potrivită pentru a fi folosită ca baie sau bucătărie, şi chiar în lunile cele mai fierbinţi, pereţii groşi de aproape un metru păstrau camerele răcoroase, în timp ce o briză uşoară se filtra prin obloanele din lemn. Ferestrele dădeau spre lagună, unde vedeam capetele broaştelor ţestoase care se bălăceau în apa călduţă. Cam pe la mijlocul distanţei dintre casă şi lagună, terenul plat acoperit cu nisip se arcuia uşor, formând un mic dâmb încoronat de rămăşiţele unei fortăreţe crenelate, iar în spatele acesteia se contura linia dealurilor care despărţeau Surul de deşertul Wahiba. De cele mai multe ori, seara colinele îndepărtate dădeau orizontului o culoare viorie purpurie, când soarele se lăsa la asfinţit.

Pe scurt, casa era magnifică şi încercai o adevărată plăcere să o poţi readuce la vechea glorie de gospodărie plină de viaţă, înfloritoare. Cămăşile verzi au trudit vreo zece zile pentru a o pune la punct. Când au sosit, condiţiile în care se afla erau lamentabile: prin camere păşteau capre, praful şi murdăria domneau pretutindeni, până şi o vacă era priponită într-un colţ al curţii. Cămăşile verzi au măturat şi curăţat. S-au adus cinci camioane încărcate cu

coral sfărâmat de pe plajă, care a fost apoi împrăştiat în curte. Dharamsey a trimis trei duzini de cadre metalice pentru paturi şi câteva camere au devenit dormitoare, în camerele de la etaj am pus pe jos covoraşe şi perne, în stilul tradiţional, căci ar fi părut o adevărată insultă adusă eleganţei clădirii să faci altfel. S-au folosit trei sferturi de tonă de lapte de var pentru a spoi pereţii pe din afară, şi pe dinăuntru. Uşile mari de la intrare au fost răzuite şi date cu ulei. Prin eforturile noastre am reuşit să transformăm marea casă. Ca să sărbătorim evenimentul, am făcut o petrecere pentru cămăşile verzi. În răcoarea serii, sub un cer ca de catifea, oamenii păreau nişte licurici pe când atârnau felinare în jurul pereţilor curţii. O singură fâşie de lumină lucitoare se strecura afară de sub uşa bucătăriei, unde cei doi bucătari indieni care îi angajasem în Sur preparau pui cu *curry* +, în timp ce lumina punea în evidenţă curbele arcelor şi nişelor din curte. Singurele zgomote care se auzeau erau conversaţia în şoaptă a oamenilor şi târşâitul picioarelor pe coral.[3]

Această impozantă casă mai avea şi un alt avantaj: se afla destul de aproape de locul unde mi-am propus să construiesc nava, ca oamenii să poată merge la lucru pe jos, dar prea departe ca să o şteargă neobservaţi în timpul zilei înapoi spre dormitoarele lor. Devenisem precaut în privinţa muncitorilor pe care îi foloseam. Locul ales nu era decât un dâmb puţin mai înalt pe plajă şi îl reperasem împreună cu alte două ca fiind singurele posibile pentru şantier. Nu am fost deloc surprins când mi s-a spus că aceste locuri erau exact acelea unde constructorii navali din Sur îşi făureau altă dată marile lor nave. Locul meu avea însă un maro dezavantaj – se inunda în timpul mareelor de primăvară. În zilele de demult faptul nu prezenta importanţă. Meşterii de atunci aşteptau până când mareea se domolea şi apoi se întorceau la lucru. Eu nu puteam să-mi permit să pierd nicio zi de lucru. Eram în competiţie cu timpul pentru ca nava să fie gata la a zecea

3 Condiment indian.

aniversare a zilei naţionale a Omanului, la mijlocul lui noiembrie, şi calculasem că pentru a putea lucra neîntrerupt era necesară o platformă de vreun metru înălţime, ca nava să fie astfel deasupra nivelului mareei.

Construcţia acestei platforme a constituit un exemplu în privinţa vitezei şi a eficienţei cu care se puteau aranja la nevoie lucrurile în Oman. În prima zi m-am dus la Mascat la Ministerul Planificării în vederea obţinerii permisiunii pentru construcţia platformei. Am primit aprobarea în 24 de ore şi m-am dus la o mare firmă de construcţii ale cărei vehicule le văzusem lucrând în deşert, lângă Sur. I-am întrebat dacă ar putea să mă ajute în această problemă. Desigur că puteau. Directorul lor a făcut o schiţă pe spatele unui plic şi a estimat că erau necesare 300 de tone de pietriş pentru construirea platformei. Tot ceea ce m-a rugat să fac a fost să marchez locul cu ţăruşi. Mi-a promis că în trei zile maşinile lui vor fi acolo…

M-am întors la Sur pe ţărm. Chiar în mijlocul spaţiului unde urma să fie construită platforma se afla o baracă şubredă, improvizată din foi de placaj, pe care era o reclamă jupuită pentru băuturile gazoase locale. Această baracă strâmbă aparţinea unor mecanici din Sur care reparau motoare de bărci şi ei ţineau acolo o mulţime de unelte ruginite, părţi stricate din motoare, cutii de unsoare, zdrenţe de tot felul, petice vechi adunate şi puse bine pentru când ar putea fi de folos. Am discutat cu cei doi mecanici. Cum terenul aparţinea ministerului, i-am întrebat dacă ar avea ceva împotriva mutării barăcii lor la câţiva meâri mai departe, într-un loc mai bun pe care să şi-l aleagă, aşa încât să-mi pot construi platforma. Cei doi au fost foarte binevoitori. Nu era nicio problemă. M-au asigurat că-şi vor muta baraca în ziua următoare. I-am sfătuit să o facă neapărat, căci în trei zile vor sosi camioanele. Au spus că nu-i nicio problemă, se va face.

În ziua următoare baraca era neclintită la locul ei. Nu fusese mişcată niciun centimetru şi nu se vedea nici urmă de vreo activitate. L-am găsit pe unul dintre mecanici şi i-

am vorbit. L-am prevenit că trebuie să încep lucrul la platformă peste două zile, căci camioanele cu pietriş fuseseră angajate. „Nicio problemă, nicio problemă – m-a asigurat – baraca va dispărea mâine”.

Ziua a doua era exact ca şi prima. Baraca tot pe loc se afla, nemişcată.

În a treia zi i-am găsit pe cei doi mecanici lângă baracă, întinşi la soare, fumând şi pălăvrăgind. Le-am spus că vor sosi chiar în acea dimineaţă camioanele cu pietriş, iar baraca lor era în mijlocul pătratului însemnat cu ţăruşii mei. Au ridicat din umeri. Era limpede că nu credeau că se va întâmpla ceva aşa de repede. M-am dus acasă pentru a lua micul dejun şi când m-am întors o oră mai târziu i-am găsit pe cei doi mecanici foarte agitaţi. Deasupra barăcii lor se profila o maşină uriaşă, atât de mare incit şoferul, cu capul înfăşurat într-un fular şi cu ochelarii de protecţie asemănători celor ai unui astronaut, nu părea mai mare decât o păpuşă. Vibraţiile motoarelor imensei maşini păreau că zguduie construcţia şubredă şi totul în jur era acoperit de un val de praf provenit din cele 15 tone de pietriş pe care uriaşul le răsturnase. Cei doi mecanici erau înnebuniţi. „Opriţi maşinile” – se rugau ei. „O vom muta în această dimineaţă. Baraca noastră va fi îngropată. Vă rugăm, chemaţi o macara să ne ajute”. Le-am spus că nu exista nicio macara disponibilă şi oricum era prea târziu. De-a lungul drumului care mergea spre acest loc vedeam valuri de praf, pe măsură ce basculante uriaşe soseau descărcând tone de pietriş. M-am oferit să le mut baraca. „Da, orice, orice”, au spus, şi cel mai în vârstă dintre ei şi-a aruncat turbanul la pământ şi a început să se bată cu pumnii în cap. Le-am făcut semn celor douăzeci de cămăşi verzi ale mele, care urmăreau spectacolul cu rânjete până la urechi. Veseli, au luat-o la fugă spre baracă şi au năvălit înăuntru. Asemenea unor furnici care salvează ouăle dintr-un muşuroi dărâmat cămăşile verzi au reapărut, ducând în mâini diferite bucăţele de obiecte şi piese mecanice ruginite, salvându-le de la pericol. Încă un drum şi cabana

a fost golită. Cămăşile verzi au revenit cu baroase. Bang, bang, bang! şi acoperişul din tablă ondulată a zburat. Alte zgomote şi pereţii din placaj au căzut întocmai ca cei ai unor case din cărţi de joc. Câte cinci cămăşi verzi la fiecare latură au luat un perete şi diferite părţi ale barăcii şi au pornit-o repede ca nişte insecte cu multe picioare. Stâlpii din cele patru colţuri au fost dislocaţi şi douăzeci de minute mai târziu baraca dispăruse.

Convoiul de basculante gigantice continua în mod inexorabil să transporte material şi să-l descarce cu zgomote asurzitoare şi apoi. sforăind, se întorcea în deşert. Un buldozer şi-a coborât zăngănind lama şi a început să împrăştie şi să preseze pietrişul. Pretutindeni nori de praf, zgomot şi balamuc. Patru ore mai târziu buldozerul a împins ultima cantitate de pietriş la locul respectiv şi, condus de o cămaşă verde, s-a retras încet spre a fi legat de marea chilă a navei. Întorcându-se cu grijă pe platformă, buldozerul a tras după el chila, a aşezat-o în poziţie şi a plecat. Întreaga operaţie de amenajare a şantierului a durat trei zile şi jumătate de la început până la sfârşit. Am dobândit şi o poreclă pe litoral. De atunci toţi cei care lucrau acolo mi-au spus *Domnul Alyom*, adică *Domnul Astăzi*. Se glumea că nu mai avea rost să mă întrebe cineva când doresc un lucru să fie făcut, căci întotdeauna spuneam: astăzi”. Cei doi mecanici care fuseseră mutaţi erau neîntaţi. Cămăşile verzi le făcuseră la loc baraca, acum se aflau deasupra nivelului mareei, pe propria lor platformă de pietriş în miniatură, la circa 270 metri depărtare de locul unde fusese cu opt ore mai devreme. Platforma de lucru a fost gata în ziua de Anul Nou 1980 şi a reprezentat cadoul cel mai frumos pe care l-aş fi putut dori în acea zi.

De îndată ce piesa pentru chilă, lungă de 15, 8 metri, a fost aşezată pe butuci de lemn îngropaţi în pietriş, lloodaid, constructorul şef de nave din Oman, a întrebat dacă el şi colegii lui ar putea sacrifica o capră ca să aducă noroc noului vas. Auzisem că în unele comunităţi arabe,

dacă o femeie stcărpă sare peste chila unei nave va putea avea copii. Constructorii de nave spun însă că aduce ghinion vasului şi încearcă să ţiră femeile la depărtare. Nu am ştiut niciodată ce gândeau Hoodaid şi oamenii lui despre această credinţă, dar am observat că puseseră o pază la chilă peste noapte. În dimineaţa următoare au cumpărat o capră de la un beduin şi cu sângele animalului au uns chila. Carnea a constituit un adevărat ospăţ pentru lucrători. Mai apoi i-am chemat pe Hoodaid şi pe cei doi constructori indieni pentru a discuta planurile lui Colin Mudie. În mod obişnuit nici Hoodaid, nici cămăşile verzi nu ar fi folosit planuri pentru a construi o navă. Ei lucrează după ochi şi din experienţă. Dar Hoodoid nu construise încă o corabie de tipul *boom* cu pânze, ci numai din acelea ale căror chile fuseseră adaptate pentru a fi conduse cu motor, iar pe de altă parte desenele lui Colin Mudie erau bazate pe date culese în mod laborios din texte istorice şi din observatile mele privind navele cusute pe care le examinasem pe ţărmul Mării Arabiei.

În timp ce studiam desenele tehnice, am descoperit că unul din lucrători nu numai că a înţeles desenele lui Colin Mudie, dar era şi în măsură să le pună în aplicare. Aceasta a reprezentat un dar nemaipomenit, însă deloc surprinzător, căci omul era din insulele Minicoy. El se numea Mohamed Ismail şi se afla la Sur din întâmplare. Ali Manikfan”, perla” mea, îmi recomandase iniţial pe tatăl lui Mohamed, Ismail, pentru a fi maistrul meu, căci membrii familiei sale erau renumiţi în Minicoy ca lucrători specializaţi în construcţia de nave. Când, şi-a făcut apariţia Ismail, aducându-şi fiul cu el, s-a văzut de fapt că acesta din urmă era cel care moştenise talentul familiei. Mohamed s-a dovedit a fi un meşter înnăscut. Nu avea încă 40 de ani, dar era dotat cu o mare siguranţă şi putere de percepţie, astfel încât celelalte cămăşi verzi îl considerau în mod firesc conducătorul lor. Ochiul lui Mohamed a delectat imediat, o curbură aproape imperceptibilă în piesa chilei. Era atât de puţin vizibilă încât nici eu nu o

puteam distinge uşor. Dar lui Mohamed îi plăcea ca lucrurile să fie perfecte. A spus la patru cămăşi verzi să sape o groapă mare sub locul unde era defectul, a îngropat un bolovan în acea groapă şi, folosindu-l ca punct de sprijin, a înfăşurat o frânghie groasă în jurul chilei, a strâns-o cu ajutorul unei bare, până când chila a devenit complet plată şi numai atunci a fost satisfăcut.

Chiar de la primele discuţii tehnice, Hoodaid şi-a dat seama de iscusinţa lui Mohamed. Au vorbit amândoi cum să potrivească piesele masive ale provei şi pupei la chilă şi după ce au desenat câteva schiţe pe nisip au fost total de acord. Cămăşile verzi au tăiat în lemn un şanţ de îmbinare complicat, o etravă lungă de aproape 11 metri a fost fixată în locul respectiv şi în momentul acela am văzut pentru prima oară cât de priceput este Mohamed în meseria lui. Lemnul pe care-l alesesem pentru etambou ne lipsea; făcea parte din cheresteaua lăsată în India în mod deliberat de către pungaşii de pe *Ali Mohamed*. Dar Mohamed Ismail nu s-a neliniştit. A căutat cu grijă în mormanul de cherestea, a măsurat mai multe bucăţi şi m-a anunţat că ar putea împreună două grinzi, formând astfel un etambou nou. Calculase chiar cu ce să înlocuiască aceste grinzi în locurile care le erau destinate. Cât despre iestul materialului lemnos care lipsea, Mohamed Ismail a Tăcut un plan cum ar putea să-l înlocuiască prin planşe şi grinzi destul de scurte pentru a fi potrivite în interiorul unor containere mari, iar neobositul Dharamsey Nensey; i aranjat o livrare de & tul de complicată din India cu ajutorul prietenilor săi din Dubai şi Bombay.

În următoarele câteva zile am început să-mi dau seama rit de grea avea să fie munca pentru realizarea corpului navei. Nava trebuia să fie construită asemenea cojii unui ou, adică se cerea să punem planşele la locul lor şi să formăm curbele complexe ale cocii, mai înainte de a fixa coastele interioare de sprijin. Raţiunea acestei tehnici indirecte era simplă. Nu am fi putut coase scânduri în interior dacă ar fi fost coastele în cale; acestea trebuiau

răsucite şi curbate, înainte de a fi aşezate în poziţia lor şi cusute. Era o metodă folosită în construcţia navelor în Europa cu trei sute de ani în urmă, fiind în mare parte abandonată acum pentru că se dovedea dificilă, delicată şi dura mult.

Iată-ne acum pregătindu-ne să construim în acest fel o mare corabie comercială. Dificultatea acestei sarcini s-a simţit chiar de la prima scândură pe care am încercat să o potrivim. Planşa era lungă de numai 3, 6 metri şi constituia chiar centrul secţiunii galboardului, prima scândură de lângă chilă. Dar această bucată de lemn era groasă de 7, 6 cm şi ne-au trebuit patru zile să o răsucim, cizelăm şi încovoiem pentru a-i da curbura exactă. Apoi a fost necesar să netezim capătul chilei, răzuind milimetru cu milimetru pentru a o potrivi perfect. Cu ajutorul unui burghiu am făcut un şir de găuri necesare împunsăturilor de mână şi am fixat în mod temporar scândură de chilă cu piroane din lemn. În cele din urmă Mohamed s-a declarat satisfăcut. Prima scândură era gata acum pentru a fi cusută. Asemenea maiştrilor zidari ai marilor catedrale medievale care îşi săpau numele pe piatra temeliei, Mohamed s-a aplecat peste scândură şi cu creionul a scris ora, ziua şi anul când a fost plasată prima scândură de bordaj a navei. Era ora 3 în după-amiaza zilei de 4 fghruarie 1980.

Ca la un semnal se contură acum o privelişte ciudată de-a curmezişul întinderii de nisip care ducea spre casă. Vreo 12 frânghieri mergând în monom purtau pe umeri ceea ce părea un lung piton. Dar apoi s-a văzut că era un cârnat subţire şi lung de aproape 16 metri din coji de nucă de cocos aşezate cap la cap, înfăşurate cu sfoară, formând un fel de înveliş de grosimea unui furtun pentru incendii. Acest „piton” a fost aşezat în unghiul dintre chilă şi prima scândură din interiorul cocii. Au înfăşurat apoi o sfoară groasă din coajă de nucă de cocos pe toată lungimea „pitonului”, trecând-o de la un capăt la celălalt până când l-au acoperit în întregime”. Era o operaţie foarte precisă –

trebuia să fie un număr exact de sfori întinse în mod egal. Când Kasmikoya, frânghierul şef, a fost gata, a împărţit oamenii în perechi, unul înăuntru, altul afară. Cel dinăuntru trecea un fir de sfoară din fibră de nucă de cocos, de cea mai bună calitate, printr-o gaură în scândură, înapoi prin gaura opusă din chilă în jurul „pitonului" şi din nou afară. Acolo venea rândul celui care stătea în exterior. Acesta răsucea sfoara în jurul unei pârghii din lemn tare, îşi sprijinea piciorul de chilă şi o trăgea cât putea mai strâns. Partenerul lui pe partea dinăuntru'bătea uşurel sfoara pentru a fi cât mai întinsă, apoi cu un ciocănaş lovea „pitonul" ca să comprime fibrele de nucă de cocos. Sfoara devenea mereu. mai întinsă, „pitonul" era treptat, treptat presat, micşorându-se din ce în ce mai mult, până când nu mai putea fi comprimat. împunsătura era temporar închisă cu un cui de lemn şi apoi întregul proces reîncepea cu următoarea pereche de găuri. Echipele de oameni se mişcau în spus şi jos, trăgând într-un ritm constant, bătând şi lovind. Împungând de câte trei ori pe o parte şi pe alta, au legat împreună scândură, chila şi „pitonul" şi în cele din urmă ultimele împunsături au fost astupate cu fibră de nucă de cocos. Le-a trebuit o bună bucată de zi, dar când au terminat, „pitonul" devenise tare şi ţeapăn ca o suliţă de lemn, iar prima scândură fusese bine prinsă la locul ei. Constructorii de nave din Sur s-au adunat în jurul ei şi au atins cu mâinile cusăturile: „*Tamam*, *mazboot*. Bun, corect", murmurau ei cu admiraţie, aprobator.

Frânghierii formau un grup ciudat. Stăteau separaţi de celelalte cămăşi verzi, poate pentru că erau mai timizi sau pentru că veneau din aceeaşi insulă şi preferau să fie toţi laolaltă. Aceşti insulari aveau reputaţia în India de a fi total lipsiţi de energie şi era adevărat că cei mai mulţi dintre ei se mişcau cu o încetineală deliberată. Şi totuşi, lipsa lor die iuţeală era doar aparentă. Am observat că se aflau în pas cu lucrul tâmplarilor. Când o scândură era gata pentru a fi cusută, erau şi ei gata cu „pitonul4 lor,

având pregătite lungimea exactă de sfoară şi cuiele, iar când frânghierii fixau ultimul cep de coajă de nucă de cocos, tâmplarii terminau de pregătit scândură următoare pentru ei. Abdullakoya, fratele lui Kunhikoya şi în acelaşi timp imaginea lui fidelă, era forţa conducătoare în rândurile frânghierilor. Mereu nemulţumit, el se plângea tot timpul şi le ţinea predici celorlalţi cu o voce răsunătoare care putea fi auzită perfect în toată curtea marii case şi arareori ar fi fost impresionat de lâncezeala tovarăşilor săi. Mai mult de jumătate din frânghieri erau oameni între cincizeci şi şaizeci de ani, ceea ce însemna o vârstă foarte înaintată după normele insulei lor, unde durata vieţii era mai puţin de cincizeci de ani. Localitatea Sur trebuie să li se fi părut foarte ciudată cu invazia de binefaceri moderne, ca automobile şi televizoare. Am observat că nici tinerii din Agatti habar nu aveau cum merge un telefon, Când s-a deranjat o linie telefonică i-am cerut „perlei" mele să-mi spună care dintre muncitori se căţăra cel mai bine într-un cocotier. El mi-a indicat un tânăr vânjos din Agatti. Am mers împreună pe plajă, urmărind stâlpii telegrafici, până când am detectat defectul: era un fir rupt. Dar cel din Agatti nu legase niciodată în viaţa lui două capetele de sârmă, aşa că i-am făcut o demonstraţie de cum se repară firul. El s-a îndreptat apoi spre stâlpul de telegraf, a scos nu ştiu de unde o coardă de nucă de cocos, a făcut un laţ, şi-a trecut piciorul prin el, apucând stâlpul cu amândouă mâinile, şi-a lipit piciorul de el şi cât ai clipi s-a căţărat ca şi cum s-ar fi plimbat pe stradă. Când a ajuns în vârf, unde părea că se simte foarte la îndemână, a făcut legătura necesară.

— E impresionant, am remarcat eu faţă de Ali.

Cu un aer de dispreţ, acesta a declarat:

— Nu ar fi trebuit să aibă nevoie de frânghie. Nu e exersat. Oricare din insulă poate face ce a făcut el.

Tâmplăria necesară navei era tot atât de grozavă ca şi cusutul ei. Constructorii de nave arabi, conduşi de Hoodaid, au fost cei care au executat cadrele principale

ale vasului. Stăteau sub o prelată care îi apăra de soare, cioplind cu tesle ascuţite grinzi de câte 15 cm lăţime din lemnul pregătit în acest scop. Ca de obicei, lucrau după ochi, într-o manieră liberă, complet degajaţi. Erau opusul cămăşilor verzi. În interiorul unui adăpost din stuf pe care-l construisem pentru a avea umbră în jurul chilei, tâmplarii cu cămăşi verzi lucrau cu o frenezie greu de imaginat a fi posibilă în bătaia acelui soare. Fie că ar fi cioplit o bucată de lemn groasă sau o şipcă foarte subţire pentru o articulaţie delicată, nouăzeci la sută din munca cămăşilor verzi era făcută cu dalta şi ciocanul, căci acestea erau uneltele lor. Arareori şi fără tragere de inimă ar fi luat o rindea. Unealta lor era dalta din fier moale şi cu aceasta făureau minuni. Puteau să cioplească o scândură dându-i cele mai delicate curburi sau puteau să-i facă unei vergi de 18 cm un vârf ascuţit ca şi cum ar fi fost dată la un strung uriaş. Erau meşteri a căror castă originară din India fusese cea a tâmplarilor. Părinţi, bunici, străbunici, nenumărate generaţii înaintea lor, toţi au fost tâmplari. Când erau copii nu s-a pus niciodată problema că vor fi şi ei tâmplari. Dar de îndată ce au fost destul de mari ca să ia în mână o unealtă, s-au apucat de lucru. Acum, oameni maturi, lucrau ca nişte maşini bine unse. Ca şi cum Mohamed le dăduse un anumit lucru de făcut, îi pusese în priză şi îi lăsa aşa până când terminau sau le spunea el să se oprească. Niciun fel de activitate nu-i plictisea, oricât de mult s-ar fi repetat, oricât de greu ar fi fost, nimic nu i-ar fi abătut de la lucru. Cea mai mare parte a timpului nici nu se uitau la piesa pe care o aveau în mână, după cum nu-şi aruncau privirile spre vârful daliei mai înainte de a pătrunde în lemn. În timp ce lucrau puteau întoarce capul, puteau vorbi cu prietenii din jur sau privi spre ceilalţi din adăpostul unde lucrau, dar ciocanul care nu era urmărit se ridică şi cădea cu precizie, lovind exact în daltă, niciodată pe alături, pe când eu aşteptam nervos să văd producându-se o lovitură greşită care ar fi strivit un deget. Nu s-a întâmplat niciodată nimic.

Acurateţea de care trebuiau să dea dovadă tâmplarii a fost într-adevăr extraordinară. Deoarece coca era cusută, nu putea fi călăfătuită, adică nu era posibil să se introducă material în orice crăpătură mică dintre scânduri mai înainte ca nava să fie lansată, cum se obişnuieşte în mod normal când se construiesc mari vase din lemn. A introduce un material ar însemna să se întindă cusăturile, iar scândurile s-ar îndepărta. Astfel, înainte de lansarea navei, coca trebuia să aibă forma unei scoici perfecte. Asta însemna ca scândurile să fie puse strâns margine lângă margine, niciun fir de păr să nu poată trece printre ele de-a lungul unei porţiuni lungi de vreo 24 de metri. O asemenea realizare era considerată de unii ingineri europeni, veniţi la faţa locului, virtual imposibilă, iar confecţionarea vasului pe un şantier european ar fi fost extrem de scumpă, căci se impunea o atenţie extraordinară pentru fiecare amănunt. Ca să se dobândească acurateţea necesară, fiecare scândură a fost aşezată la locul ei de cel puţin trei ori înainte de a fi cusută definitiv. Înainte de fiecare încercare, tâmplarul presăra o pudră albastră pe marginea uneia dintre scânduri, alătura cele două scânduri şi le se» para apoi, ca să observe unde a trecut praful albastru dintr-o parte în alta. indicând astfel cea mai mică imperfecţiune. Numai când cele două suprafeţe se potriveau perfect, permitea Mohamed să se treacă la faza finală: un strat subţire de răşină de copac topită era aplicată pe amândouă feţele lemnului şi. O singură fâşie de muslin subţire era întinsă pe răşina încă neuscată, ca să fie înserată între cele două scânduri când aveau să fie presate împreună, gata pentru a fi cusute. Ca un ultim control. Mohamed avea să ia marginea care ieşea în afară a fâşiei de muslin şi o trăgea cu putere. Dacă pânza luneca, el cerea atunci ca lucrarea să fie făcută din nou. Un inginer care a vizitat şantierul nostru, a calculat că această lucrare cerea o acurateţe de mai bine de 1/16 mm pe toată lungimea scândurii. %

Consecinţa acestei griji atât de deosebite era

numărul de ore necesar construirii navei. A coase un vas reprezenta o operaţie poate de două ori mai lentă decât construirea obişnuită de nave în care se foloseau cuiele. Cel mai bun constructor naval din India socotise că sunt necesare optsprezece luni pentru a coase părţile componente ale unui vas, iar după ce prima scândură a fost fixată la Sur, criticii locali au apreciat că vor trece doi sau trei ani până când vom putea lansa nava noastră. Dar nimeni nu a ţinut seama de munca atât de stăruitoare a cămăşilor verzi, care au înţeles să depună eforturi maxime tot timpul asemenea unor alergători la maraton. Începeau lucrul la ora şase dimineaţa cu o vigoare şi un entuziasm care douăsprezece ore mai târziu, când se apropiau de sfârşitul zilei de muncă, nu păreau să fi scăzut. Uneori, fără să le ceară nimeni, lucrau până la ora nouă seara. Niciodată nu ar fi plecat unul înaintea altora. Dacă unul dintre ei nu-şi terminase lucrul, toţi ceilalţi unsprezece stăteau să-l ajute şi apoi se întorceau acasă pe întuneric, în grup. În căldura de la Sur care te vlăguia, cămăşile lor erau ude de le storceai. După vreo jumătate de oră de lucru cei mai mulţi dintre ei erau atât de transpiraţi, încât ai fi zis că atunci ieşiseră din apă. Am stăruit să ia tablete de sare, dar şi aşa unul sau doi au leşinat de extenuare, căci lucrau până căzeau.

Oricât de surprinzător ar putea să pară, dar arătau bine, s-au îngrăşat chiar. Ca şi maşinile care au nevoie de carburanţi, mâncau de stingeau. În fiecare zi luau de două ori micul dejun şi aveau un prânz copios şi o cină la fel. De două ori pe zi fiecare dintre ei consuma o farfurie cu un diametru de aproape 50 cm, plină ochi cu orez. Dacă nu aveau aceste cantităţi de mâncare, ritmul lor de lucru scădea. Munceau câte zece ore pe zi, şase zile pe săptămână. Şi totuşi, atmosfera în şopronul unde lucrau era foarte veselă. Într-o zi bună de lucru treceau cu mare viteză de la o lucrare terminată la alta. Făceau mereu glume şi râdeau, iar veselia lor era molipsitoare. Zgomotul pe care-l produceau reprezenta dovada entuziasmului lor.

Bocănitul ciocanelor de lemn ale frânghierilor se amesteca cu zgomotul produs de ciocanele tâmplarilor, care putea fi auzit la o distanţă de o milă peste nisipuri. Erau zgomote viguroase, neregulate, de lovituri rapide, pe care le-am mai auzit în şantierele? de la Beypore, unde poate mai bine de vreo două duzini de vase de lemn erau construite de trei sau patru sute de oameni. La Sur, acum, acelaşi zgomot răsuna mult mai stăruitor şi mai puternic şi nu se construia decât o singură navă, la care lucrau treizeci de oameni. Fiecare tâmplar şi-a evidenţiat repede personalitatea şi şi-a primit porecla, pentru că numele lor adevărate erau un imposibil amestec de silabe în limba malayalam de pe coasta Malabar, atât de greu de pronunţat. Picior mare era cel mai solid dintre tâmplari, un om masiv, puternic, din şantierele navale de la Beypore, care în mod inevitabil lucra alături de cel mai mic dintre tâmplari, pe care l-am numit pe dată Prichindel cel puternic. El era cel mai scund şi avea turbanul cel mai impozant, însă şi surâsul cel mai larg dintre toţi tâmplarii şi, cum sărea peste scânduri ca să-şi distreze tovarăşii, îmi amintea de Rumpelstilzehen[4]. Urma apoi un tâmplar serios, liniştit, căruia îi spuneam Cel din Yorkshire. Întotdeauna înainte de a-şi începe activitatea se uita cu foarte multă atenţie la lucrul său. vorbea arareori şi nu se oprea până când treaba nu era terminată. Chiar şi cel mai tânăr dintre tâmplari care venise ca ucenic ajunsese la terminarea cocii să fie bine pregătit şi cu experienţă.

Ziua noastră obişnuită de lucru începea la ora cinci, de cum se iveau zorile, cu chemarea la rugăciunea de dimineaţă, la moscheea de alături de casa cea mare. Din balconul camerei mele auzeam cocoşii cântând şi sunetele răguşite scoase de caprele care căutau de mâncare sub fereastra mea. Caprele mâncau gunoaiele şi ţineau aleea curată. Sunetele următoare erau pompatul ritmic al petrolului lampant de către bucătarii care pregăteau

4 Piticul din basmul cu acelaşi nume, cules de Grimm din folclorul german.

maşina de gătit pentru micul dejun, iar în timp ce mă spălam, auzeam bâzâitul a două bărci cu motor, două *sambukuri* care treceau în josul canalului spre locul de pescuit. O lovitură într-o tavă anunţa că prima gustare de dimineaţă era gata. Aceasta consta dintr-un castron cu orez şi linte pentru fiecare om. Apoi la şase ieşeam pe balcon şi suflam de două ori într-un fluier pentru adunare. Cămăşilor verzi le plăcea aceasta foarte mult; ieşeau din dormitoare şi îşi adunau uneltele, strigând pentru a-i grăbi pe inevitabilii întârziaţi. Aşa cum se cuvenea rangului său, maistrul

Mohamed apărea din dormitor un minut mai târziu decât ceilalţi şi traversa curtea cu un pas hotărâi, ca să mă întâlnească la capătul scărilor şi să discutăm programul de lucru. Apoi mă interesam dacă cumva cineva era bolnav, deşi repertoriul meu medical se limita la aspirină şi laxative. Dacă era vorba de ceva mai serios, se impunea o călătorie la dispensarul din oraş, mai târziu.

Mohamed anunţa cu glas tare programul de lucru şi îşi alegea oamenii de care avea nevoie, apoi cămăşile verzi porneau la lucru prin uşa mică din marca poartă dublă, ca piticii din *Albă ca Zăpada*, mai ales atunci când aveau în fruntea lor pe Prichindel. Lucrau până la nouă şi jumătate dimineaţa, când cei doi bucătari apăreau mergând prin nisip spre locul unde bamenii munceau, purtând pe cap oale mari pline cu mormane de clătite aurii-cafenii, câte trei-patru pentru fiecare, şi alte polcii de orez şi fasole. A doua gustare de dimineaţă dura o jumătate de oră şi apoi munca continua până la vremea prânzului condimentat cu *curry*, care se lua acasă, urmat de o mică siestă, pentru a evita timpul zilei când era căldura în toi. O lovitură puternică cu o vergea de fier într-un butoi cu benzină îi trezea la ora două pe cei care dormeau şi apoi continuau lucrul până la ora cinci, când erau liberi să se oprească. Dar adesea preferau să stea până la şase sau şapte seara, după care se întorceau acasă obosiţi morţi, se spălau, apoi se aşezau cu picioarele încrucişate în curte pe rogojini, şi

luau o a doua doză masivă de *curry*. La opt jumătate seara dormeau tun. Vineri oamenii îşi spălau lucrurile, scriau acasă sau se duceau să pescuiască. Nu-i interesau distracţiile, căci veniseră în Oman să câştige bani grei pentru familiile lor din India şi puneau banii de-o parte cu grijă pentru ziua când aveau să se întoarcă acasă.

Cămăşile verzi primiseră acum întăriri prin venirea unui al treilea grup de recruţi. Toţi din acest grup erau din Minicoy, insula lui Mohamed şi a „perlei" mele. Aceştia erau buni la toate, puteau să lucreze puţin la tâmplărie, se pricepeau să dea o mână de ajutor şi la frânghii, dacă era necesar, dar nu aveau aceeaşi dibăcie ca şi profesioniştii, care lucraseră toată viaţa lor în asemenea specialităţi. Ei erau marinari care lucrau pe uscat, mutau grinzile, aşezau materialele, reparau baraca unde se lucra, construiau eşafodajul din jurul navei şi aşa mai departe. Asemenea celor mai mulţi marinari, puteau să facă aproape orice, să mânuiască până şi singurele unelte pe care le foloseau la construcţia navei, burghiele de mină cu care se făceau în scânduri găurile pentru împunsături. Marinarii din Minicoy manipulau şi fierăstrăul bandă indian atât de înspăimântător, utilizat pentru a fasona conturul brut al coastelor navei. Acest fierăstrău era o născocire monstruoasă, o ameninţare continuă pentru oameni, căci marile roţi cu spiţe se învârteau nebuneşte, iar lama lor era sudată simplu pe un foc de cărbuni. Mă temeam că într-o bună zi va zbura şi va tăia vreo mină sau vreun picior. Dar, ca şi lovitura greşită a ciocanului tâmplarului, nu s-a întâmplat niciodată nimic.

Februarie a fost luna cea mai grea. Un vânt aspru sufla dinspre nisipurile Wahiba printre dealurile din spatele Surului, bătând de-a curmezişul şantierului. Baraca noastră din stuf scârţâia şi gemea prinsă în rafale. Oamenilor le intra nisipul în ochi în timp ce stăteau cu privirile aţintite asupra lucrului. A izbucnit şi un mic foc, când cărbunii aprinşi au fost purtaţi de vânt în stuf. Cămăşile verzi au format repede un lanţ şi au aruncat

găleţi cu apă pentru a stăvili flăcările, mai înainte ca să se înteţească. Dar pentru noi a fost un avertisment, căci ne-am dat seama cât de repede se putea nimici totul. Stricăciunile cele mai mari produse de vânt au fost aduse scândurilor navei. Pentru a obţine curbura exactă, înmuiam lemnul cu ajutorul aburilor într-un recipient special pe care îl confecţionasem noi. Apucam scândura cu mina înfăşurată în sac şi o aruncam într-un locaş făcut în pământ. Acolo cei din Minicoy o apucau cu o pârghie terminată cu două braţe asemenea unui mare diapazon şi o îndoiau cu troliuri aranjate astfel ca să răsucească scândura în forma necesară. Scândurile scoteau tot felul de scâncete şi scârţâituri sub tensiunea la care erau supuse, iar dacă ai fi pus mina pe punctele de presiune ai fi putut simţi căldura care emana din lemnul torturat. Dar când bătea vântul dinspre deşert, le usca atât de repede încât unele crăpau, despicându-se apoi cu o pocnitură puternică, ceea ce însemna o dimineaţă întreagă de lucru pierdută. Îndoiam rând pe rând scândurile dându-le forma necesară, plecam apoi la masă şi când ne întorceam găseam că vântul drăcesc sufla din nou, umiditatea scăzuse iar scândura se încovoiase, schimbându-şi forma pe care o doream. În aceste zile grele oamenii începeau să devină agitaţi, poate pentru că transpiraţia se usca atât de repede pe pielea lor sau poate pentru că alimentaţia era greşită. Păstrând încă unele amintiri din remediile căpitanului Cook, le-am indicat să consume în fiecare zi chitre proaspete.

Acum mi se alăturase şi Bruce Foster, un fotograf profesionist din Noua Zeelandă. Prima lui sarcină era să fotografieze fiecare etapă a construirii navei. Avea să fie probabil ultimul mare vas cusut care se mai făcea şi doream să am o evidenţă completă a întregului proces. L-am cunoscut pe Bruce în Noua Zeelandă, în timpul unei călătorii în care ţineam un ciclu de conferinţe, şi s-a oferit să ne ajute. De câte ori plecam de la Sur la Mascat, Bruce prelua treburile ca adjunct al meu şi supraveghea cămăşile

verzi. Inveterat călător, Bruce vizitase de două ori India şi amândoi ne deprinsesem foarte bine cu cămăşile verzi. Ştiam prea bine că erau lucrători excepţionali, dar nu ar fi rezistat în faţa unei posibilităţi de a pune la încercare naivitatea noastră.

Era o lecţie pe care o mai avea de învăţat încă un vechi prieten al meu, Trondur Patursson. Trondur a venit la Sur să-i ţină locul lui Bruce, când acesta a plecat în Noua Zeelandă, în vacanţă. De profesie pictor, Trondur făcuse parte din echipajul vasului *Brendan* şi locuia în insulele Feroe.

— Bine. E bine, a afirmat el aprobator în timp ce se urca prima oară pe piesa destinată provei. Cu barba lui mare şi stufoasă şi părul creţ arăta asemenea unui zeu norvegian al mării. Ştii, Tim, a continuat el, forma aceasta este aceeaşi cu a balenei, balena albastră, când înoată sub apă.

Soţia sa, Borgne, îl întovărăşea, ca şi fiul lor Brandur, în vârstă de doi ani. Familia s-a instalat în casa cea mare. La început ofereau un spectacol ciudat cu pielea lor palidă de nordici, dar în curând au dobândit o culoare ca din Oman datorită soarelui care i-a bronzat. Au fost practici şi, pentru a le fi răcoare, au început să poarte îmbrăcăminte din Oman. Femeile din Sur care locuiau în casele din jur i-au dat lui Borgne şalvari şi o cămaşă, iar micuţul Brandur fugea de colo-colo îmbrăcat într-o *dishdasha* pe măsura lui, cu un turban de sub care îi ieşeau afară capetele roşii, arse de soare, ale urechilor. Trondur era fermecat de coloritul deşertului din jurul oraşului Sur şi la sfârşitul săptămânii o pornea cu blocul de schiţe pentru a desena şi picta formele ciudate ale dunelor de nisip la răsărit sau la asfinţit, când razele joase ale soarelui schimbau contururile dunelor viorii şi ocru în umbre stranii.

L-am lăsat să supravegheze construcţia navei la Sur când am plecat la Londra, iar după câteva zile cei mai şmecheri dintre cămăşile verzi au început să pună la încercare posibilităţile de apărare ale lui Trondur.

Cămăşile verzi au găsit că era un om amabil, înţelegător, care nu zicea nimic când oi părăseau lucrul mai devreme şi le accepta scuzele privind lipsa de materiale şi unelte. L-au convins că trebuie să ţină sărbătorile indiene, care erau multe, ca şi pe cele ale Omanului. Ritmul lucrului a devenit îngrijorător de repede foarte lent, iar construcţia navei înainta ca melcul. Dar instigatorii cămăşilor, verzi nu ţinuseră seama de Borgne. Ea a tot urmărit şi aşteptat, până când situaţia a devenit: intolerabilă şi atunci a explodat ca o femeie furioasă din neamul vikingilor, a strigat la cei din Agatti, i-a certat pe bucătari care începuseră să o înşele la banii pentru raţiile zilnice şi l-a ocărit cu asprime pe Mohamed pentru că nu urmărea îndeaproape lucrul oamenilor. Toate acestea mi le-a povestit Trondur cu un surâs evaziv, când m-am întors.

— Borgne, foarte supărată, mărturisi el. Acum, munca mult mai bine.

Astfel coca începea să crească şi şi-au făcut apariţia unii vizitatori. Sayyid Faisal a venit să vadă cum progresează lucrul. Ministerul lui se dovedise a fi un patron ideal, ne lăsa în pace să ne vedem de treabă, în timp ce Dharamscy ne procura tot coca ce ceream. O dată pe lună el no trimitea un camion cu proviziile de bază: saci cu orez, fasole, pungi cu nucşoară, pachete lipicioase cu coriandru şi bidoane cu ulei de nucă de cocos pentru gătit. Odată cu ele trimitea şi un funcţionar indian, care se aşeza cu picioarele încrucişate în mijlocul curţii, în timp ce cămăşile verzi se înşiruiau ca să-şi primească plata, iar cifrele sumelor încasate erau trecute cu cerneală roşie într-un registru mare sprijinit pe o pernă.

Se dusese vestea că o navă impozantă prinde forme pe plaja de la Sur şi demnitarii provinciei începuseră să vină la faţa locului. Cu pelerinele şi pumnalele de argint, erau figuri magnifice, însoţiţi de escorta lor în ţinuta de ceremonie, purtând puşti prinse în banduliere impresionante de-a curmezişul pieptului şi cartuşe strălucitoare. Auguştii vizitatori se suiau pe schele şi îşi

aruncau privirile jos, în adâncul navei şi îi vedeam dând din cap aprobator, *Tamam*, *Wayid gawi* – foarte rezistent. *Mazboot* – corectdeclarau ei şi atingeau cu mâna cusăturile cu sfoară de nucă de cocos. Noua navă căpăta reputaţie şi în acelaşi timp începea să le trezească afecţiunea.

Printre vizitatori se afla şi un bătrânel ca un spiriduş, cu o faţă scofâlcită, cam de vreo şaptezeci de ani cel puţin. Umbla anevoie, şchiopătând, dar asta nu-l împiedica să se cocoaţe pe schele, care acum ajunseseră de vreo 3, 6 metri. De acolo lovea cu vârful bastonului său încheieturile scândurilor. Iioodaid, şeful constructorilor, mi-a spus că era Saleh Khamees, un căpitan de marină în rezervă, poate cel mai bun din Sur, şi nimeni altcineva nu ar fi putut să-mi povestească mai mult decât acesta despre călătoriile comerciale de altă dată. Aşa că m-am dus la el acasă, în mijlocul oraşului Sur şi am petrecut cu Saleh Khamees o după-amiază încântătoare. Acesta era echivalentul din Oman al unui lup de mare, cu poveşti năzdrăvane, tot atât de plin de entuziasm ca şi un tânăr. Mi-a povestit cum a luat comanda primei lui nave, când nu avea decât 12 ani, la întoarcerea din India, când tatăl său, proprietarul navei, a murit pe mare. Băiatul de 12 ani a adus nava acasă şi, începând de atunci, timp de 40 de ani, a navigat regulat de două sau trei ori pe an în India. Saleh Klamees dădea din mâini agitat, iar ochii îi străluceau, pe când vorbea despre furtuni şi naufragii, despre oameni salvaţi din apă, despre traversări record şi cum, în cele din urmă, fiul său, care a luat conducerea navei când Saleh a devenit prea bătrân, a eşuat pe coasta de sud a Omanului. Pierderea a fost totală. Nu au mai construit alt vas pentru a-l înlocui pe acela, căci comerţul era mort. Dar Saleh păstrase vechile lui hărţi şi sextantul ca amintire. A cotrobăit prin boccelele şi cutiile din camera lui şi mi le-a arătat plin de mândrie.

Una din poveştile pe care le-am ascultat a fost deosebit de interesantă. Plecând din Sur, nava lui a fost prinsă într-o furtună puternică aproape de Ras al Hadd.

Marea era foarte agitată şi talazurile atât de înalte, încât nava se afla în pericol de a se scufunda, aşa că a aruncat peste bord întreaga încărcătură pentru a uşura vasul şi a-l face să plutească. L-am întrebat dacă nu s-a temut că s-ar fi putut răsturna. Mi-a răspuns că nu, căci păstrase în santină 6.000 kg de curmale pentru a o menţine dreaptă. Mi-am notat cele spuse de el. Printr-o socoteală simplă îmi spusese de fapt, în linii mari. ce balast trebuia să pun în noua mea navă.

Saleh Khamees mi-a mai povestit de asemenea de ce marile case de pe ţărm, asemenea casei în care locuiam, fuseseră părăsite şi rămăseseră nelocuite. Această situaţie era rezultatul unei mari catastrofe petrecute cu o generaţie în – urmă. Aproape întreaga flotă din Sur se întorcea acasă încărcată de la Zanzihar şi tocmai când se apropiau de coasta Omanului s-a pornit o furtună violentă. Căpitanii s-au îndreptat spre adăpost lângă insulele Kuria Muria, aruncând acolo ancorele. Furtuna era atât de puternică, încât cablurile au fost smulse şi întreaga flotă a naufragiat. Pierderile de vieţi au fost cumplite. Se spunea că din vasul cel mai mare, *ganja*, care era mândria portului Sur, s-au înecat mai mult de două sute de suflete. Bărbaţi, femei, copii, familii întregi au fost şterse de pe faţa pământului, iar averile lor distruse odată cu navele. Proprietarii de vase din Sur nu s-au mai refăcut niciodată şi multe familii au fost ruinate fără speranţă de supravieţuire.

Familia Patursson putea să rămână la Sur doar două luni şi trebuia să-mi găsesc un nou adjunct. Pe când mă aflam la Londra, am primit o scrisoare din partea cuiva care dorea să realizeze un model exact la scară după barca din piele *Brendan* şi îmi cerea planurile. Cererea era atât de amănunţită şi dovedea că era vorba de o persoană specializată, încât l-am invitat să ne întâlnim ca să-i dau răspunsul. Era un american pe nume Tom Vosmer, un ursuleţ din pluş cu o barbă stufoasă, foarte calm, dar ferm. Tom îşi ducea existenţa făcând tot felul de lucruri, şi în

timp ce vorbeam cu el despre modelele de nave pe care le-a executat sau le-a reparat pentru clienţii săi, m-am gândit că aveam în faţa mea tocmai omul care îmi trebuia pentru a mă ajuta la noua mea navă. Nu exista nimeni în viaţă cu experienţă în construirea unei nave arabe medievale. Iată însă un om care construise în miniatură tot felul de vase, de la nave din secolul al XVIII-lea până la galere romane. Când l-am întrebat dacă nu vrea să mă ajute, nu la construirea unui model, ci a unei nave de mărime naturală, o replică identică a unui *boom* medieval, ochii lui Tom au strălucit plini de încântare în spatele ochelarilor. Nu a stat deloc pe gânduri. Mi-a cerut să-i dau trei săptămâni pentru a-şi pune la punct treburile de la Londra şi apoi va porni spre Oman.

Tom a sosit cu prietena lui Wendy şi, asemenea soţilor Patursson, cei doi au trebuit să fie puşi la încercare de cămăşile verzi. Iată că într-o zi sosi o telegramă pentru unul din Agatti. Puţin mai târziu, un tâmplar din Malabar a venit la Tom să-l întrebe ce înseamnă cuvântul „decedat”.

— Mort, înseamnă mort, a răspuns Tom. mecanic, iar apoi, după o pauză, l-a întrebat:

— De ce vrei să ştii?

— Kasmikoya a primit o telegramă de acasă, în care i se spune că un membru al familiei sale a decedat.

Tom. foarte necăjit, s-a dus să-l caute pe Kasmikoya şi l-a găsit aproape leşinat de emoţie, înconjurat de alţi insulari cu feţe triste. I s-a arătat telegrama fatală. Scria: „Vino acasă, fiica Jameela decedată”. Plin de simpatie, Tom l-a dus pe Kasmikoya la sediul nostru şi a aranjat cu bucătarul să-i dea ceai. Apoi a venit repede să mă vadă pe mine.

— A murit fiica lui Kasmikoya, îmi spuse el mâhnit. A primit acum o telegramă. Oamenii sunt foarte amărâţi. I-am dat după-masa liberă.

Suspiciunile mele au fost imediat trezite. Cunoşteam prea bine cămăşile mele verzi şi m-am uitat în calendar. Da, tocmai avusesem ziua de plată şi condiţiile erau

favorabile pentru o mică şicană. Kasmikoya avea contract să lucreze până la lansarea navei. Dacă ne înşela pentru a pleca mai devreme, atunci şi ceilalţi frânghieri aveau să-i urmeze exemplul, iar nava nu va fi niciodată construită.

— Iată telegrama, spuse Tom, înmânându-mi-o.

Am citit-o. Telegrama fusese, într-adevăr, expediată din Agatti. Am trimis să-l cheme pe Kasmikoya să vină la mine. Apăru târşind picioarele şi arătând, în mod evident, cam nervos.

— Kasmikoya, am început eu, căutând să fiu cât mai indiferent. Îmi pare foarte rău că ai primit această telegramă prin care ţi se aduce la cunoştinţă moartea fiicei tale Jameela. Cine crezi că a trimis-o?

— Vărul meu. Trebuie că vine de la vărul meu.

— Vrei să te duci acasă?

— Da, trebuie să mă întorc să am grijă de familia mea. Şi soţia mea a murit şi nu are cine să se ocupe de ceilalţi copii.

— Dar telegrama asta s-ar putea să fie o înşelătorie din partea cuiva care doreşte să te amărască. Mai înainte de a pleca voi face câteva cercetări pentru a fi sigur. Ar fi mai bine să ştim exact ce s-a întâmplat.

Kasmikoya şi-a lăsat privirea în jos, uitându-se la picioare”.

— O să trimit o telegramă în Agatti, am continuat eu, voi adresa telegrama funcţionarului responsabil cu afacerile insulei, cerându-i amănunte despre decesul fiicei tale.

Kasmikoya a părăsit camera. O jumătate de oră mai târziu se auzi o bătaie timidă în uşă. Era un altul din Agatti.

— Kasmikoya nu vrea să trimiteţi telegrama, spuse el sfios. Va aştepta până se va termina construirea navei.

În dimineaţa următoare, Kasmikoya nu se arătă câtuşi de puţin ruşinat, era vesel ca şi cum nu ar fi auzit niciodată de telegramă. Ceilalţi păreau voioşi, glumeau între ei, iar când. şi-a făcut apariţia Kasmikoya, toţi făceau

cu ochiul şi zâmbeau cu înţeles.

Tom a învăţat în acelaşi timp că atunci când are de-a face cu cămăşile verzi nu trebuie să ia lucrurile de bune de la prima vedere.

Ajunsesem acum în luna mai, iar căldura era îngrozitoare. Temperatura la umbră se ridica până la 48°. Pe la ora zece dimineaţa strălucirea reflectată de nisip îţi făcea rău la ochi. Orice activitate obişnuită de pe ţărm înceta. Clini cu limba afară de un cot se strecurau la umbră şi împărţeau acest neînsemnat adăpost cu caprele care zăceau de mai mult timp acolo. Dar munca pe vas nu se oprea. Printre valurile de căldură care făceau să strălucească nisipurile, zgomotele neîncetate ale ciocanelor continuau pe măsură ce activitatea progresa şi flancurile navei se ridicau drepte în sus. Era imposibil să se lucreze pe căldura toridă a amiezii, în schimb ne sculam pe întuneric şi lucram până la prânz, iar apoi zăceam vlăguiţi de căldură până la trei după-masă. Pe măsură ce aerul începea să se mai răcorească, ne întorceam la navă şi lucrul continua până seara. Noaptea cămăşile verzi dormeau în curte pe rogojini”.

Aveam acum un alt expert care să ne ajute, un uriaş vesel, constructor naval, Robert Marten, care locuia nu departe de casa mea, în comitatul Cork, în Irlanda. Robert a fost singurul om pe care cămăşile verzi nu au încercat niciodată să-l înşele. Era prea şmecher pentru ei şi o ştiau – el a recunoscut că de fapt cămăşile verzi nu erau decât nişte începători în arta înşelătoriilor în comparaţie cu unii dintre lucrătorii navali din Irlanda. Dar mai exista şi un alt motiv pentru care cămăşile verzi nu puteau să-l tragă pe sfoară pe Robert. El avea un fler special de a recunoaşte lucrul fiecărui tâmplar în parte. Pentru ochiul experimentat al lui Robert fiecare lăsa o urmă specială pe bucăţica de lemn pe care o lucra, aşa încât Robert putea să umble în jurul navei oricând şi să-mi spună exact cât de mult lucrase fiecare din ei.

Ultimele coaste ale corpului navei erau fixate acum.

Acestea fuseseră cusute la locul lor, aşa încât puteau să se îndoaie şi să alunece faţă de învelişul vasului. O grindă mare a fost plasată de-a curmezişul pentru a prelua greutatea catargului, puntea a fost aşezată pe grinzile ei, iar oamenii din Agatti, după ce au terminat de cusut, au petrecut o săptămână umplând spaţiile formate de cusăturile din bordaj cu fibre de nucă de cocos, sarcină plictisitoare. dar esenţială. Socotisem că perforasem 20.000 găuri în lemnărie şi dacă aceste găuri nu ar fi fost bine astupate, apa ar fi trecut prin ele ca printr-o sită. Pe partea din afară a corpului navei găurile au fost astupate cu o pastă făcută din răşină topită şi amestecată cu scoici, pregătită pe o planşă până a căpătat consistenţa unui aluat. La urmă, oamenii din Agatti au intrat în interiorul cocii. Acolo li s-au dat bidoane cu ulei vegetal şi ei au întins cu perii şi pământufuri uleiul peste cusăturile din „piton”. Fibrele de nucă de cocos au supt uleiul. Frânghierii mi-au spus că dacă doream ca nava să supravieţuiască, era foarte important ca funiile să fie bine unse. Dacă funiile erau tratate cu ulei la patru sau şase luni, ei garantau că nava avea să dureze şaizeci sau chiar o sută de ani. Nu m-am îndoit de spusele lor. Văzusem scândurile unui vas cusut cu şaizeci de ani în urmă şi îi studiasem cusăturile. Funia din fibră de nucă de cocos era ca şi nouă.

În ultima săptămână înainte de lansare am aplicat un strat de protecţie contra scoicilor şi diferitelor vietăţi care se lipesc de fundul navei. Preparatul era strict tradiţional, var amestecat cu grăsime de oaie şi întins cu mâna. Am fiert bucăţi de grăsime pe care le-am cumpărat în bazali, am adăugat praful de var, amestecând, şi ne-am apucat de lucru. Dar cum aveam foarte puţin timp la dispoziţie, am telefonat la centrul local de pregătire a marinei sultanului. Întrebând dacă ne pot trimite ajutoare suplimentare. Răspunsul a fost, evident, afirmativ. Aveau tocmai un grup de elevi în curs de pregătire şi îi vor trimite pentru a ne ajuta. Patruzeci de tineri din Oman, îmbrăcaţi în pantaloni

scurţi şi veste, au sosit la timp în două camioane ale armatei. La comanda subofiţerilor lor s-au apucat să ungă vasul cu seul de oaie lipicios şi rău mirositor. Când s-a uscat această unsoare, interiorul navei avea o finisare albă elegantă. Deasupra liniei de plutire, uleiul vegetal a scos în evidenţă tonurile bogate, cafenii ale lemnului *aini*.

Oamenii din Minicoy au început să demonteze baraca. Pe măsură ce desfăceau rogojinile, noua navă apărea ca un fluture ce-şi sparge crisalida. Nava se contura imensă, înălţându-se deasupra nisipului, un monument al iscusinţei oamenilor care au construit-o. 140 de tone de cherestea transformate într-o singură construcţie elegantă, fiecare cusătură şi încheietură fiind făcută să se armonizeze perfect cu marea.

Am introdus o sanie de lansare sub cocă, am îndepărtat buştenii de sub chilă şi am legat-o de un tractor pentru a trage opera noastră la marginea apei. Sub tălpile saniei de lansare am pus ultimele bucăţi de lemn pe care le mai aveam din India, unse cu seu de oaie. Motoarele tractorului au pornit şi au tras cablul întinzându-l. Cu un zgomot puternic, cablul de oţel s-a rupt. Am încercat din nou şi din nou cablul de remorcă s-a rupt. Iarăşi am încercat cu un cablu mai greu, cu pârghii la pupa şi cu stâlpi de telegraf vârâţi sub fiecare parte laterală a navei şi 15 cămăşi verzi atârnate de aceştia, asemenea unor maimuţe, într-o încercare de a urni coca. Dar nava nu se mişca, rămânea neclintită. În jur domnea consternarea. A doua zi dimineaţă era programată lansarea.

Ministerul aranjase să aibă loc o ceremonie oficială. Mă simţeam ca un constructor de piramidă care descoperă că nu poate pune piatra din vârf în poziţia dorită. Ne-a venit în ajutor, cu un teodolit, un inginer de la un şantier de construcţii. A făcut măsurătorile necesare şi ne-a spus vestea cea proastă: nava era plasată pe platformă în unghi, iar noi încercam să o tragem în sus.

Nu exista decât o singură posibilitate, să modificăm platforma, tăind o pantă în vale ca nava să poată fi urnită.

Asta implica eforturi foarte mari. Toată lumea, inclusiv bucătarii, au lucrat întreaga noapte cu târnăcoape şi sape, au mutat din loc tonă după tonă de pământ. Am aprins lumini şi am lucrat fără întrerupere 18 ore. Am reuşit să tragem nava înainte, puţin câte puţin. Cămăşile verzi ajunseseră la un asemenea grad de oboseală, încât cădeau lucrând şi adormeau pe loc peste movilele de pietriş, pentru a fi treziţi peste o oră de odihnă ca să o ia de la început. Până când a răsărit soarele eram toţi sfârşiţi de extenuare, dar reuşisem să tragem nava pe nisipul plat, udat de maree. Stătea acum acolo aşteptându-şi ceremonia, iar în spate platforma de pietriş care îi dăduse naştere arăta ca după o bătălie de tancuri grele.

— Ei bine, unde e lumea? întrebă Robert, uitându-se în jur. Nu se vedea nici ţipenie de om. Locul era pustiu. Nu li s-a spus că azi are loc ceremonia de lansare?

Tocmai atunci am auzit un sunet slab ciudat. Un zumzet de ghioc amestecat cu o bătaie de tobe. Zgomotul ciudat se intensifică şi am putut distinge un cântec ritmic şi bătăi din palme. Dar era curios. De unde venea acest sunet? Nu dinspre dunele de nisip din spatele nostru. Nu se vedea nimeni, încă, în acea direcţie. Părea că vine dinspre mare. Apoi am văzut înaintând în estuar o *sambukă* ele

antă de pescuit, mergând cu viteză, cu valvele deschise, n vârful catargului flutura cu imens steag, iar părţile laterale erau decorate cu stâlpi de care atârnau ghirlande colorate care fâlfâiau în vânt. Puntea era încărcată de oameni, cel puţin 50, toţi în picioare, privind spre ţărm, dansând, bătând din picioare şi din palme în ritmul unui grup de toboşari şi al unor fluierari instalaţi la pupa. Era într-adevăr o privelişte emoţionantă, căci toţi veneau din satele lor de pe coastă pentru a saluta naşterea unui nou vas. Ambarcaţia lor a făcut o buclă, apropiindu-se de uscat, apoi dansatorii au sărit în apă până la brâu. Fără a înceta nici măcar o. clipă muzica, orchestra a fost

purtată pe umeri în apa puţin adâncă de la mal, bătând mereu din tobe, în timp ce fluieraşii se jeluiau cu instrumentul lor. Oamenii au început un dans pe nisipul de pe ţărm, în care băteau cu picioarele şi se învârteau; în jurul lor hainele fluturau şi braţele se agitau, în timp ce instrumentele produceau torente de sunete.

Se mai auzi şi o altă muzică. Venind din casele din Sur, au apărut trei coloane de oameni. În capul fiecărei coloane se aflau dansatori şi cântăreţi şi un mănunchi de drapele. Coloanele erau asemenea unor batalioane dintr-o armată medievală. O adevărată pădure de beţe se unduia în ritmul cântecelor, iar din când în când grupuri de oameni se desprindeau din coloane pentru a executa dansuri după mişcările lente ale săbiilor lor de luptă. Coloanele s-au revărsat în jurul navei şi curând coca a fost învăluită de o mare de oameni care dansau şi cântau. Era un adevărat vacarm, atmosfera răsuna de nenumăratele bubuituri, de tobe, de sunetele înalte alte fluierelor şi bătăile din palme ale participanţilor. Ritmurile erau africane, iar majoritatea pieilor erau negre. Pretutindeni se vedeau numai surâsuri şi bucurie. Domnea o atmosferă de totală veselie. Unii bărbaţi treceau încoace şi încolo, purtând mari portrete ale sultanului Qabus, alţii formau şiruri şerpuitoare de dansatori, un bărbat în spatele celuilalt şi mergeau aşa prin mulţime, bătând din picioare şi cântând. Până şi femeile se prindeau în joc, îmbrăcate în rochii de mătase neagră pe care străluceau filigrane de argint. În jurul gâtului şi din urechi le atârnau podoabe masive de aur, iar în loburile urechilor şi în nări erau prinse lanţuri tot din aur, care treceau peste obraji. În timp ce dansau şi se învârteau, brăţăiile rigide din jurul gleznelor se loveau, lăsând să se audă jeluiri sălbatice ajungând până la înălţimea unor sunete supranaturale. Nu-mi fusese dat până atunci să văd o asemenea serbare de lansare *a* unei nave.

Fluxul care se ridica a pus capăt ceremoniei, gonind1 pe toţi de pe plajă, iar noi am rămas să ne vedem în mod

serios de treburi ca să aducem corabia pe linia de plutire.

La început credeam că va fi destul de uşor. Nava a plutit pe creasta valului, mişcându-se puţin înainte, dar mai apoi sania de lansare a lovit un banc de nisip, a intrat uşurel în nămol şi s-a împotmolit serios. Mareea s-a retras, dar nava noastră, mai potrivnică decât oricând apropierii de mediul ei natural, a rămas singuratică pe plajă. Am trudit încă o noapte. Mareea se retrăgea şi am mai avut o zi pentru a săpa un canal. Ziua următoare eram gata cu două ancore aşezate în apă să o urnim. Un pluton al marinei stătea pregătit să o tragă dintr-o ambarcaţie ancorată, în timp ce cămăşile verzi, în apă până la piept, aşteptau şi împingă sania de lansare. Oamenii din Minicoy, care înotau ca peştii, plonjau pentru a verifica dacă nu există vreo piedică în jurul tălpilor de lansare.

În fine fluxul a atins culmea. Aşa cum mă aflam pe puntea noii nave, am dat un semnal oamenilor din marină şi aceştia au început să tragă. Cămăşile verzi au lăsat să se audă cântecul lor de lucru şi, opintindu-se din răsputeri, au săltat nava. Mi-am îndreptat privirile spre pupa şi mi s-a părut că uscatul se clatină: vasul se mişca. Uşurel, cu delicateţe, s-a lăsat în apă. Plutea. În timp ce înainta pe canal, am auzit chiote de triumf, cămăşile verzi dănţuiau şi chiuiau în apa mică de la mal înnebuniţi de bucurie. Picior mare s-a aruncat într-un salt în aer pentru a ateriza în apă, cu un pleoscăit puternic. Prichindel, care se afla la bord, cuprins de o incredibilă stare de fericire, a sărit peste parapet în apă, căzând pe burtă, pentru a fi apoi salvat şi tras la mal de către unul din Minicoy. Am remorcat nava până la o geamandură în mijlocul curentului, ne-am descotorosit de sania de lansare şi am avut un moment minunat, când Mohamed şi cu mine am stat la capul scării dintre punţi, fiecare invitându-l pe celălalt să coboare primul pentru a inspecta coca. Am verificat împreună cala. Acolo am dat cu ochii de o şuviţă de apă care se scurgea încet, dar care avea însă să se oprească de îndată ce lemnul se va îmbiba şi se va umfla.

— Felicitări, Mohamed, ai făcut un lucru minunat, nava noastră e superbă, am spus eu.

S-a umflat în pene de plăcere şi s-a urcat înapoi pe scară, lăsându-mă singur în coca goală. Totul era schimbat acum, vasul plutea încet, mişcându-se cu eleganţă, purtat de curent. Puteam să aud clipocitul mareei trecând pe lângă învelişul navei. Am pus mâna pe scândurile care au consumat timpul şi toată grija atâtor meşteri iscusiţi. Simţeam întreaga ambarcaţie tremurând odată cu fiecare mişcare a apei. Nava mea era vie. Pentru a o construi nu au fost necesari nici trei ani, nici şaisprezece luni, aşa cum se prezisese, ci exact 165 de zile.

IV

MARINARI DIN OMAN

Din poruncă sultanului, navei i s-a dat numele de *Sohar*, în cinstea străvechiului port comercial Sohar, de pe coasta Batinah, cândva oraşul cel mai prosper din Oman, terminusul navelor care porneau sau se întorceau din călătoriile în Orientul îndepărtat. Chiar atunci o echipă de arheologi francezi excava marea fortăreaţă a Sohar-ului, care odinioară domina rada unde erau ancorate navele de cursă lungă. Arheologii găseau îngropate în fundaţiile fortului bucăţi de porţelan chinezesc, transportat tocmai din China, probabil de vase omane. Acum, printr-o coincidenţă extraordinară, eram pe punctul de a porni în direcţia opusă pentru a urma aceeaşi veche cale comercială şi cu o navă similară, Dar de data aceasta aveam să iau marinari din Omanul modern.

Socotisem că pentru *Sohar* era necesar un echipaj de vreo douăzeci de oameni. Opt din ei, miezul echipei, aveau să fie marinari din Oman, care trebuiau să conducă nava în stilul tradiţional. Ei trebuiau să fie marinari de primă clasă, obişnuiţi cu guvernarea unui vas, căci urmau să înveţe restul echipajului cum să navigheze, folosind velatura foarte specială a unei nave arabe de tipul boom. De-a lungul călătoriei activitatea principală de pe *Sohar*, mânuirea velelor, întreţinerea vasului, reglarea întregului

echipament cădeau în sarcina marinarilor din Oman. Pentru a păstra o evidenţă a activităţii celor din Oman şi a-i sprijini, vor exista alţi voluntari, în cea mai mare parte europeni, cu diferite pregătiri tehnice speciale. Bruce Foster va fotografia; Tom Vosmer va fi radiotelegrafistul nostru, iar un operator cinematografic şi unul de sunet vor face filmul călătoriei. Mai aveam nevoie de un casier, un scafandru şi, bineînţeles, un bucătar.

Primul meu voluntar din Oman a fost din divizia de marină a poliţiei omane. Era caporal, foarte elegant în uniforma gri ca turturica, cu o beretă neagră de poliţist trasă şmechereşte peste cârlionţii lui negri şi cu cizmele, nasturii şi ecusoanele strălucitoare. El a luat poziţie de drepţi şi s-a prezentat:

— Khamees Zbait, domnule! spuse el cu o voce spartă. Vreau să mă îmbarc pentru China.

Expresia serioasă din timpul poziţiei de drepţi lasă loc unui surâs plăcut, şi începu să se legene uşor. Khamees, care în arabă înseamnă „joi", avea fizicul unui campion de box de categoria semimijlocie şi un astfel de chef de viaţă, încât aproape că vibra de entuziasm. Îmi spuse într-o engleză stricată că era din Sur şi urmărise cu foarte mult interes construirea navei. De îndată ce s-a dat de veste că se caută voluntari pentru echipaj, s-a grăbit să-şi vadă comandantul pentru a-i cere permisiunea să se înroleze.

— De ce doreşti să întreprinzi călătoria lui Sindbad? l-am întrebat.

— Pentru a vedea lumea, mi-a răspuns şi iar a zâmbit.

— Nu eşti speriat sau îngrijorat de un voiaj atât de lung?

— O, nu, spuse el. Nu am familie, doar o mamă văduvă. Ea va primi leafa mea de la poliţie cât voi lipsi.

Era şi el gata să facă la fel ca şi străbunii lui. Totul va fi bine. Nava era frumoasă, iar călătoria va fi excelentă. M-am gândit în sinea mea că dacă voi găsi un asemenea entuziasm fără margini la fiecare, nava se va autopropulsa.

Khamees Poliţie, cum i s-a spus, avea să rămână la prima lui impresie: în timpul următoarelor opt luni veselia lui debordantă nu a slăbit niciodată. Din primele zile ale încercărilor de navigaţie, când am experimentat nava, Khamees Poliţie era întotdeauna cel care alerga impetuos pe punte, sărind ca o paiaţă pe arcuri cu exclamaţii de încântare, năpustindu-se peste o parâmă dezlegată sau luptându-se ou o velă umflată de vânt. Niciodată nu i-au dispărut buna dispoziţie şi umorul. Era atât de exuberant încât a înveselit pe toţi cei de pe *Soliar*.

Tânărul Eid, celălalt venit de la departamentul de marină al poliţiei, părea mai mult liniştit. În vârstă de 22 de ani, era cel mai tânăr dintre voluntari. Şi el era tot din Sur, iar pielea lui neagră ca abanosul şi trăsăturile africane dovedeau legăturile strânse dintre Sur şi coasta Zanzibarului. Într-adevăr, la prima vedere l-ai fi crezut african pur, şi imediat mi-am dat seama de rudenia dintre el şi meşterul binevoitor pe care l-am văzut construind o *sambukă* la Al Aija în timpul primei mele vizite în Oman. Chinuindu-ne să ne înţelegem într-o arabă stâlcită, căci nu vorbea niciun cuvânt englez, mi-a spus că maistrul era vărul său.] id se născuse la Al Aija. Cei din familia lui erau constructori de nave şi pescari, iar el intrase de curând în poliţie ca civil. Avea o naivitate atrăgătoare. Se găsea întivun moment din viaţă când pur şi simplu tânjea să părăsească barierele micului său oraş pentru a călători şi a vedea cum trăiesc şi alţi oameni şi astfel să-şi împlinească destinul. Habar nu avea de ceea ce putea implica Expediţia Sindbad şi nici ce ţări şi mări se aflau în calea spre China. Nu ştia nici măcar cât de mult putea dura călătoria. Dar asta nu avea nicio importanţă. Pentru tânărul Eid, Expediţia Sindbad constituia doar o aventură.

Opus lui, tipul cu siluetă îndesată, purtând o uniformă aibă, strălucitoare, care s-a urcat pe navă în timp ce stătea ancorată în golful Mascat pentru aprovizionare, părea supracalificat pentru un candidat la postul obişnuit de marinar pe această copie a unei ambarcaţii arabe din

secolul al IX-lea. De altfel, uniforma lui impecabilă îmi indica că era un tânăr ofiţer din marina sultanului şi mă întrebam dacă îşi dădea seama că rangul lui nu avea nicio importanţă pe nava mea. De fapt nici nu ar fi trebuit să fiu îngrijorat. Dintre toţi membrii din Oman ai echipajului meu, Khamees Marină avea cel mai serios motiv să se înroleze: venise ca voluntar pe *Sohar* pentru că dorea să înfăptuiască ceva pentru ţara sa. Simţea că dacă Expediţia Sindbad va reuşi, el va servi drapelul sultanului, aşa că dorea să participe la ea cu orice preţ. În lunile următoare acest patriotism sincer avea să-l îmbărbăteze pe Khamees şi nu puteai să nu-i admiri simţul datoriei şi voinţa neabătută. Aveam însă să-mi dau seama că printre ceilalţi omani era mai nesociabil. Stătea de-o parte datorită mediului familial, educaţiei primite şi gusturilor sale. Khamees provenea din una din acele familii bogate sau cu bune relaţii care-şi trimiteau fiii în străinătate să-primească o educaţie pe care nu o puteau căpăta în Oman în timpul celuilalt sultan. El a studiat în Kuwait, a învăţat să vorbească bine engleza şi era gata să se întoarcă în Oman pentru a se pregăti să devină ofiţer, când sultanul Qabus s-a urcat pe tron şi a hotărât să-şi modernizeze ţara.

Khamees Marină provenea din neamul bedu. Asta însemna că mulţi din tribul său erau seminomazi, nu făceau parte dintre cei stabiliţi în oraşe şi pe coastă. Tribul său, Al Araimi, trăia în regiunea din interior, în spatele localităţii Sur, în provincia de est a Omanului, într-un ţinut sălbatic bătut de vânturi, cu dealuri şi pante aride, cu sate adunate ici şi colo în jurul unor ochiuri de apă sau în *wadis*[5]. Unii din tribul Al Araimi erau oameni de afaceri şi negustori, dar cei mai mulţi erau nomazi, deplasându-se în funcţie de anotimpuri. Iarna, în timpul musonului de nord-est, ei se strecurau jos pe coastă de-a lungul ţărmului pentru a pescui. Coasta îi adăpostea împotriva vântului, iar

5 Văile unor nuri în regiunile aride din sud-vestul Asiei şi nordul Africii, care sînt de obicei secate în afara anotimpului ploios şi care adeseori formează o oază.

marea îi oferea o imensă bogăţie de peşte. Ei rămâneau pe acest ţărm până când vântul începea să sufle din sud-vest şi ridica valuri imense care veneau din Africa să se spargă într-o învălmăşeală de spumă pe plajele din Oman şi să închidă coasta pentru orice trafic. Iar mai apoi, aşa cum făceau din timpuri străvechi, oamenii din tribul bedu Al Araimi îşi adunau turmele de capre şi le mânau spre interiorul coastei, reocupându-şi casele de lângă grădinile de curmali, până când sosea din nou anotimpul pescuitului. Acea parte a coastei unde veneau ei a fost vestită pentru corsarii ei până prin secolul al XIX-lea. Este un ţărm cu adevărat potrivit pentru piraţi, iar strămoşii lui Khamees îşi asigurau existenţa prădând vasele care treceau, atacându-le cu ambarcaţii iuţi, piratereşti şi capturându-le încărcătura. Ţi-l imaginai uşor pe Khamees Marină cu un turban de pirat şi o pânză în jurul şoldurilor la bordul unei corăbii *bedan* de pradă, gata să atace o navă comercială. Avea un chip arab caracteristic, dar nu acea faţă scofâlcită a deşertului, asemănătoare cu cea a unei păsări de pradă. Nasul mic, uşor coroiat, ochii negri migdalaţi, gura mică cu buze cărnoase şi barba neagră, scurtă, care îi încadra obrajii cu pometii înalţi erau trăsături clasice din sudul Arabiei. Profilul său putea fi găsit pe unele pietre cioplite ale populaţiilor sabaean din Arabia de Sud, în ţinuturile unde fuseseră localizate imperiul imaginar al Ofirului şi regatul marii regine din Saba.

Musalam a fost al doilea voluntar din marina sultanului. Bărbat chipeş şi liniştit, era subofiţer şi venea din micul oraş Suwaiq de pe coasta Batinah. Unchiul lui era tocmai bătrânul pe care l-am întâlnit în timpul primei mele vizite în Oman construind bărci *shasha* din frunze de palmier. Musalam adusese cu el trei civili din Suwaiq care doreau să se alăture echipajului de pe *Sohar*. L-am întrebat dacă aveau vreo experienţă pe mare. Musalam mi-a spus că toţi proveneau din familii de pescari şi crescuseră lângă apă, pescuiseră şi făcuseră multe călătorii. Mi se părea cam vag ceea ce spunea el şi am vrut

să ştiu de ce aceşti oameni doreau să facă parte din Expediţia Sindbad. El mi-a răspuns foarte simplu că nu aveau de lucru, apoi a făcut semn celor trei figuri cu turbane care se învârteau de colo-colo puţin mai departe. Au înaintat pentru a fi prezentaţi, un trio foarte curios. Cel mai ciudat era un bărbat înalt, apatic, cu o piele aproape tot atât de neagră ca şi cea a lui Eid şi cu aceleaşi trăsături africane pronunţate. Avea un aer somnoros, accentuat de o pleoapă care cădea în permanenţă, făcându-l să arate ca şi cum ar fi fost mereu pe punctul de a adormi. Purta o *dishdasha* foarte murdară şi în mod paradoxal se numea Jumail, ceea ce înseamnă „frumos14. Bărbatul de lângă el, îndesat şi rotund ca un butoi, era în mod evident marinar. Avea un mers legănat şi braţe puternice”, păroase, care păreau că toată viaţa n-au făcut altceva decât să tragă odgoane şi năvoade sau să vâslească. Se numea Abdullah. Al treilea membru al trioului, cel mai vârstnic, era un om îngrijit, delicat, cu trăsături bine cizelate, aproape aristocratice, îmbrăcat simplu, dar ordonat Ceea ce-l deosebea de ceilalţi era ţinuta plină de demnitate, foarte liniştită, care se observa repede şi dădea impresia unei persoane în măsură să se descurce singură, fără niciun ajutor, care văzuse multe în viaţă şi se resemnase în faţa tuturor celor văzute. Musalam îmi spuse că numele lui era Jumah şi că era marinar de meserie. Descrierea era potrivită, căci Jumah navigase toată viaţa pe o dhow. Altceva nu ştia, iar când l-am întrebat de ce şi-a ales această activitate, mi-a răspuns foarte simplu că nu a avut altceva de ales. Se născuse într-o familie săracă dintr-un sat de pe coastă şi singura posibilitate care i s-a oferit a fost să lucreze pe un vas. Fără această perspectivă nici nu ar fi putut să se gândească că ar câştiga suficienţi bani ca să-şi ia o nevastă. Aşa că s-a îmbarcat, având doar speranţa că la capătul călătoriei căpitanul îi va plăti o leafă. Nu au existat niciodată vreun contract, un salariu oficial sau o condiţie de lucru. Nu avea altceva de făcut decât să se încreadă în Allah şi să navigheze.

Jumah era o comoară, un adevărat tezaur de informaţii despre tradiţia navelor arabe. Nu-şi spunea părerea a fi ta timp cât nu era întrebat, dar putea da sfaturi bune bazate pe o bogată experienţă. Ştia să ne arate cum să navigăm cu *Sohar* şi aveam să învăţ de la el exact ceea ce trebuia să fac într-un moment critic la bord, ce parâmă să desfac, în ce parte să îndrept nava. Fusese atâta timp pe mare, încât pierduse numărul şi urma călătoriilor pe care le făcuse. Călătorise de mai bine de şase ori. În

Africa de Est, cam tot de atâtea ori în India şi de nenumărate ori în Golful Arab. Nici nu ştia câţi ani are, căci se născuse într-un timp când în Oman nu existau registre de stare civilă. Pretindea că ar avea între patruzeci şi cincizeci de ani, dar trebuie să fi avut cu cel puţin zece ani mai mult. Totuşi era în formă şi activ ca un bărbat de 25 de ani şi avea o fire poznaşă, manifestată în farse care îi lăsau o anumită strălucire în privire, făcându-l să arate ca un elf şiret. Venirea pe *Sohar* era poate ultima dorinţă a vieţii lui de marinar. Pentru că toate navele tradiţionale au dispărut, de 15 ani nu mai călătorise, ci stătuse liniştit acasă, urmărind cum îi cresc copiii, stând de vorbă cu vecinii şi gândindu-se la trecut. Acum auzise despre *Sohar* şi că plănuisem să mergem în îndepărtata Chină, unde nu fusese niciodată. Nu era nimic care să-l reţină acasă. Copiii lui erau mari, el se săturase de viaţa pe uscat şi dorea să mai facă o călătorie şi să se reîntoarcă la vechiul lui stil de viaţă. Era expresia cea mai evidentă a fenomenului cunoscut sub numele de „chemarea mării”.

Sosirea lui Jumah, Abdulâah, Jumail şi Musalam însemna că *Sohar* avea acum patru membri ai echipajului de pe coasta Batinah şi aceştia patru îi contrabalansau pe cei din provincia de est, din spatele Surului, pentru că lui Eid şi celor doi Khamees – Poliţie şi Marină – li se adăugase acum un al patrulea, Saleh. Nu ştiu exact când a apărut Saleh prima oară. L-am observat pur şi simplu la bord, într-o bună zi, pe când făceam exerciţii de navigat,

un chip sălbatic, cu un turban mov şi un *wuzar* care FII fără, o pânză din jurul şoldurilor asemănătoare unui *kilt*[6]. Cineva mi-a spus că Saleh fusese pescar de meserie, secund pe o ambarcaţie pescărească care naviga spre Kuwait şi servise şi în marina din Abu Dhabi. Dar, după felul în care se mişca pe punte, nu încăpea nicio urmă de îndoială că ştia să navigheze. Aşa că reuşisem să găsesc pe cei opt membri ai echipajului din Oman, iar ei la rândul lor aveau să înveţe restul echipajului cum să navigheze un boom.

În primul rând am echipat nava noastră *Sohar* în unul dintre cele mai spectaculoase porturi din lume, la Mascat, într-o parte, sus, deasupra navei, se proiectau zidurile fortului Minuni, o fortăreaţă avântată spre înaltul cerului, construită de către portughezi pentru a proteja golful Mascat împotriva intruşilor. Drapelul roşu închis al gărzii regale flutura în briza uşoară care sufla dinspre est, deasupra fortului unde îşi avea sediul garda sultanului. În fiecare dimineaţă, când ne duceam la lucru, treceam pe lângă camioanele încărcate cu soldaţii din gardă îmbrăcaţi în ţinută de luptă, cu berete şi cu cizme din piele de căprioară pentru deşert şi înarmaţi până în dinţi. La ziua de naştere a sultanului, soldaţii au înşiruit tunuri cu alămuri strălucitoare şi au tras douăzeci şi una de salve al căror ecou a răsunat până pe dealurile din jurul golfului. De pe *Sohar* am simţit întreaga detunătură şi ne-am acoperit urechile cu mâinile, căci armele erau îndreptat? direct spre noi şi la descărcare puteam vedea flacăra ieşind din ţeava. Salutul era pentru palatul sultanului, o extraordinară realizare din coloane de marmură şi ferestre imense, înconjurat de o peluză de un verde ca smaraldul imaculat, care ajungea până la malul mării, în spatele golfului, cu fântânile sale şi lămpile enorme care atârnau de arcacle. t Palatul era de fapt o versiune modernă a palatelor pe care marii principi şi maharajahi indieni le comandaseră pentru reşedinţele lor oficiale. De pe puntea

6 Fustanelă a muntenilor din Scoţia şi a soldaţilor scoţieni.

navei noastre *Sohar*, în stânga palatului, puteam distinge steagurile ambasadelor americană şi britanică adăpostite în minunate case vechi din Mascat. Mai departe, la stânga, se ridica construcţia crenelată a fortului Jalali, celălalt paznic geamăn al golfului, apoi creasta faimosului deal pe laturile căruia sunt înscrise numele navelor care au ancorat în Golful Mascat în ultimele două sute de ani. Numele cele mai recente comemorau distrugătoare şi alte nave militare şi vase comerciale. Dar alte nume mai şterse datau de prin secolul al XIX-lea, când se spune că Nelson în persoană se afla în echipa de pe ţărm care a scris numele navei sale. Înconjuraţi de un amestec atât de extraordinar de istorie şi pompă, nu părea ciudat că echipam o navă medievală *dhow*, fixându-i arborele mare din prova, solid, înalt de 18 metri, cu înclinarea caracteristică, strângând parâmele din frânghie de nucă de cocos şi ridicând vergile? Siluetele marinarilor căţărându-se pe greement sau mişcându-se încetişor de-a lungul vergii velei mari păreau fireşti, având ca fundal golful cu fortăreaţa.

Părea romantic pentru ochi, dar ceea ce simţea nasul era complet diferit. *Sohar* duhnea. Mirosul nu era perceptibil când te apropiai de navă într-o barcă şi nici când stăteai pe punte, doar dacă nu te aflai lângă vreun bocaport deschis, când întâmplător venea câte un suflu de jos. Dar dacă coborai în cală te izbea o duhoare grozavă ca de ouă clocite, mirosul clasic, urât şi greu din unele laboratoare de şcoală. Fără o analiză ştiinţifică pentru a-mi confirma presupunerea, am recunoscut hidrogenul sulfurat. Mirosul în sine nu mă îngrijora. Era neplăcut, dar se putea trăi cu el. Gazul care producea acest miros ataca, însă, obiectele de metal. De exemplu o brăţară de argint, lăsată sub punte, în aproximativ o oră începea să coclească şi peste o zi devenea neagră. M-am cutremurat gândindu-mă ce s-ar putea întâmpla cu un circuit metalic al unui aparat de radio, după o jumătate de an. Chiar şi cu bocaportul deschis tot se simţcă gazul, iar dacă lăsam

bocaporturile acoperite peste noapte, dimineaţa când ridicam acoperămintele primeam în nas o răbufnire puternică.

Mirosul venea din santină. Când cineva ridica o scândură din punte, valul de gaz era atât de puternic încât te înecai. Şi totuşi, se părea că nu există niciun remediu. Am spălat santina cu apă de mare, dar n-am văzut mare diferenţă. În dimineaţa următoare mirosul persista tot atât de răuca mai înainte. Cu eforturi uriaşe am schimbat tot balastul navei, aruncând peste bord 15 tone de saci cu nisip şi am încărcat din nou în soarele arzător 15 tone de nisip proaspăt, spălat şi pus în saci noi. Dar chiar mai înainte de a termina această muncă grea, mirosul îngrozitor ne asalta din nou. Am consultat specialişti hidrologi, care au luat mostre pentru analize şi au confirmat că apa din santină emana hidrogen sulfurat. M-au prevenit cu un aer sumbru că dacă ar fi prea puternic ar putea fi chiar ucigător, dar nu au dat nicio sugestie cum să scăpăm de el şi nici de unde provenea. Bănuiam că gazul avea legătură cu interacţiunea dintre apa mării şi uleiul vegetal cu care fuseseră unse cusăturile pentru a conserva funia din fibră de nucă de cocos. Dar nu îndrăzneam să curăţ santina cu un detergent puternic de frică să nu se dizolve uleiul protector sau, şi mai rău, să nu fie atacate chiar cusăturile. Dacă s-ar întâmpla aşa ceva şi cusăturile ar fi dizolvate de chimicalele din detergent, întreaga navă s-ar desface.

Mohamed Ismail, maistrul constructor, nu era speriat de mirosul de ouă clocite. A ridicat din umeri şi a spus că santinele vaselor comerciale din lemn întotdeauna miros aşa. Încercam să mă consolez cu faptul că citisem cândva că navele de război din lemn din secolul al XVIII-lea miroseau atât de puternic sub punte, încât un tânăr aspirant era trimis să umble de-a lungul punţilor de jos cu o lingură de argint în mână. Când reapărea pe punte dădea lingura căpitanului pentru a fi inspectată. Dacă lingura îşi schimbase culoarea se socotea că era timpul să se spele

suntina. M-am gândit că *Sohar* şi o navă de război din secolul al XVIII-lea aveau în comun cel puţin un luciu – duhoarea. Şi totuşi continuam să fiu îngrijorat. Fără urmă de îndoială era o duhoare de putreziciune şi puteam să-mi închipui cablurile vitale care ţineau nava la un loc dezagregându-se treptat până când aveau să se desfacă. Apoi cusăturile lui Soliar se vor desprinde ca nişte pâsfii cu seminţe umflate. În fiecare zi, fără a arăta prea mult echipajului, ridicam un panou de santină şi, ţinându-mi respiraţia, mă furişam în santină şi cu vârful unui piron încercam să văd dacă cusătura cu sfoară din fibră de nucă de cocos devenise moale şi spongioasă.

Sohar era acum centrul unei activităţi febrile. Cele două bărci de cauciuc pe care aveam să le folosim ca barcaz de serviciu circulau în mod constant, aducând la bord tâmplari şi provizii, marinari voluntari, uneori vizitatori. Ambarcaţia noastră începu să se umple rapid cu sute de obiecte necesare pentru o călătorie pe mare de şapte-opt luni. La pic-prova se îngrămădiseră toate materialele de punte – colaci peste colaci, parâme de toate dimensiunile, de la legături uşoare din sfoară până la fungi de rezervă groase de aproximativ 20 cm. Erau zeci de scripeţi suplimentari, fiecare cioplit cu dragoste dintr-o singură bucată de lemn, cu roţile lor de lemn învârtindu-se în jurul cuielor de lemn, adevărate opere de artă, cu care cămăşile verzi se puteau mândri. Mai erau pe punte saci cu var necesar pentru ziua când aveam să curăţăm carena într-un port străin şi ar fi trebuit să punem un nou strat protector tradiţional, cutii de metal cu seu de oaie râncedă şi greţoasă pentru a fi amestecată cu varul sau pentru a unge odgoanele şi scripeţii, saule, ciocane de lemn, truse cu unelte de tâmplărie, diferite bucăţi de lemn, baloturi de pânză pentru vele, lanţuri suplimentare. Amintindu-mi de experienţa avută cu barca de piele *Brendan*, luasem şi câteva bucăţi de piele de rezervă, ace şi sfoară pentru a putea coase petice uzate şi curelp groase de piele. Existau nu mai puţin de patru ancore, dintre care una tradiţională

arabă cu patru gheare curbe, pe care scafandrii marinei o scoseseră de pe fundul golfului Mascat şi care, ridicată la prova, arăta exact ca ilustraţiile din manuscrisele medievale.

Fusese încărcat pe vas şi echipament modern, un generator pentru bateriile de radio şi luminile de navigaţie. Mă îndoiam că „generatorul va rezista de-a lungul întregii călătorii, aşa că m-am asigurat procurându-mi lanterne şi felinare de vânt. Erau apoi echipamentul de siguranţă al navei, plute şi veste de salvare, rachete semnalizatoare, raţii de rezervă şi o cantitate respectabilă de extinctoare, căci îmi dădeam prea bine seama că aveam să navigăm pe un vas de lemn îmbibat cu ulei, sub un soare tropical* întregul echipament de siguranţă ocupa un spaţiu considerabil, căci am socotit că o expediţie, oricât de fidelă ar fi faţă de cele care au precedat-o în timpuri străvechi, nu trebuie să rişte în mod inutil viaţa omenească. Dacă ara făcut vreo greşeală în cercetările mele sau în construcţie, dacă vreun petrolier ar fi dat peste noi într-o noapte în Lunecoasă în strâmtoarea Malacca, sau am fi fost răsturnaţi de un taifun în Marea de Sud a Chinei, doream ca echipajul să aibă cele mai mari şanse de supravieţuire.

Trebuia să alegem alimentele, să le împachetăm şi încărcăm. Cu un echipaj de 20 de oameni care lucrau din greu, mereu flămânzi, nu aveam spaţiu suficient să depozităm proviziile pentru întreaga călătorie. Calculasem că vom încărca un stoc de alimente de bază pe care urma să-l suplimentăm cu diferite cumpărături făcute pe drum.

S-a mai pus problema dacă să avem mâncare arabă pentru echipajul din Oman sau mâncare occidentală pentru europenii de pe navă. Am cumpărat toate ingredientele posibile la Mascat şi le-am amestecat după necesităţi. Aveam cutii cu nuci şi fructe uscate, sute de ouă unse cu grăsime şi acoperite cu rumeguş, saci cu ceapă, mazăre uscată, orez şi tot felul de mirodenii. Ca să putem asigura un meniu variat, mai luasem şi diferite conserve şi

sosuri. Urma să gătim pe punte, folosind un foc de mangal pe o tavă cu nisip. Gândul că vom prinde peşte proaspăt pe care-l vom frige la grătar ne lăsa gura apă. Dar rămânea de văzut dacă vom avea noroc la pescuit. Un aliment pe care mă hotărâsem să-l iau în cantitate mare erau curmalele. În lumea arabă curmalele din Oman sunt vestite pentru dulceaţa şi parfumul lor. Pe vremea lui Sindbad ele constituiau elementul principal al comerţului, ca şi o sursă esenţială de hrană pentru marinari; de fapt curmalele reprezentau o încărcătură atât de importantă, încât arabii calculau capacitatea navelor după numărul de saci de curmale pe care îi cărau. Observând cum era încărcată manual în saci o tonă de curmale, mă gândeam ce satisfăcător balast trebuie să fi constituit în zilele de altă dată. Fiecare sac era lăsat să cadă pe punte cu o bufnitură şi toate la un loc alcătuiau un mormam compact. Am avut un noroc deosebit, căci curmalele pentru *Sohar* au fost procurate de către furnizorul de alimente al Curţii regale, vechiul meu prieten, Dharamsey Nensey, fiind din acelaşi soi cu cele care se trimiteau bucătăriilor regale.

Lista lucrurilor necesare era fără sfârşit. Jumătate de tonă de mangal pentru maşina noastră de gătit, două tăvi minunate din Oman şi un ibric Oman tradiţional pentru a putea face cafea atunci când trebuia să primim musafiri în porturile străine; vaccinuri pentru echipaj contra vărsatului de vânt, a febrei tifoide, a holerei şi tetanosului. Bruce Foster se dovedi a fi un geniu în descoperirea unor lucruri ciudate dar vitale în uliţele întortocheate ale bazarului din Mascat. De două sau trei ori pe săptămână el se ducea la aeroport într-o camionetă mică pentru a aduce echipamentul necesar navei care ne era trimis cu avionul. O altă modalitate tipică, generoasă de a ne ajuta a fost punerea la dispoziţia noastră a lui Gulf Air, linia aeriană din Oman, Bahrain, Qatar şi Emiratele Arabe Unite, care se oferise să ne transporte gratuit tot echipamentul şi pasagerii.

— Expediţia Sindbad este importantă pentru toate

ţările Golfului – mi-a spus Yusif Shirawi, preşedintele companiei aeriene. Toate aceste ţări împărtăşesc ceva din istoria mării şi dacă reuşiţi în întreprinderea dumneavoastră ne vom aminti de trecutul nostru. Ştiu că programul este tutelat de Oman, dar cred că toate ţările membre care conduc compania aeriană vor fi de acord să vă punem la dispoziţie posibilităţi de transport gratuit şi nu numai pentru dumneavoastră, ci şi pentru echipajul şi echipamentul vasului.

Iată din nou o ofertă care făcea să pară că *Nopţile arabe* existau încă; şi am fost în măsură să înţeleg această generozitate şi mai bine când am aflat că tatăl lui Yusif Shirawi fusese căpitan de marină şi când am văzut cum spiritul statelor moderne ale Golfului bogate în petrol este încă legat de apa sărată a mărilor. În lumea de aur a Golfului Arab, cu oraşele noi explodând în beton spre înaltul cerului şi cu afaceri de multe milioane de dolari, cu limuzine, cu aer condiţionat şi toate celelalte modernizări, exista un sentiment nostalgic pentru modul de viaţă tradiţional de dinainte de perioada de avânt datorată petrolului. Cei mai mulţi dintre oamenii cu succes din statele Golfului, noi principi ai comerţului şi miniştri dinamici, provin din familii care generaţii de-a rândul au prosperat ca proprietari sau comandanţi de nave. Amintirile lor sunt în mod inexorabil legate de vechile vase de comerţ arabe şi ei vorbesc cu bucurie despre acestea şi despre călătoriile din tinereţe. Este un fenomen care m-a emoţionat profund şi mă întrebam în sinea mea dacă la bordul navei *Sohar* echipajul meu format din omani şi europeni va reuşi să ajungă la înălţimea unor asemenea amintiri.

Începuseră să sosească şi materialele ştiinţifice. Când am stabilit itinerarul călătoriei mi s-a părut că *Sohar* ar putea fi o platformă potrivită pentru cercetări maritime. Nava avea să se deplaseze încet de-a lungul unei distanţe de 6.000 mile, traversând oceanul, adesea în regiuni îndepărtate de căile navigabile obişnuite. Am luat legătura

cu diferite universităţi şi institute de cercetări oceanografice. Exista vreo cercetare în acest domeniu pe care ar fi putut-o face nava? Am fost pus în legătură cu diferiţi oceanografi şi am stabilit un program ştiinţific. Urma să ţin la dispoziţie trei locuri la bordul lui *Sohar*, pentru cercetători care puteau veni şi pleca, după cum doreau, îmbarcându-se în anumite puncte de pe coastă, stabilite dinainte, pentru a parcurge părţile din călătorie care îi interesau.

Pe măsură ce lăzile cercetătorilor se adunau pe chei, începea să se contureze şi proiectul programului ştiinţific. Printre acestea exista şi o imensă torpilă goală: trebuie să fi fost a biologului care dorea să studieze diferto soiuri de crustacee. El propusese ca torpila să fie remorcată de navă pe tot drumul până în China şi astfel va putea vedea ce fel de crustacee aveau să se lipească de aceasta. Mă temeam că acele crustacee puteau să moară de bătrâneţe, căci torpila atât de masivă avea să încetinească foarte mult

mersul navei. Aşa că am expediai-o înapoi, acceptând în locul ei alta de dimensiuni mai reduse. Era apoi o sanie, din fericire una mică, cu un fel de tampoane absorbante, care se asemănau cu scutecele unui prunc. Aceasta avea Sci fie un fel de instrument în realizarea unui program privind poluarea, urmând să colecteze uleiul aflat pe suprafaţa mării. Un mic colet cu ser congelat de venin de şarpe aparţinea desigur unui cercetător care spera să adune pe drum şerpi de mare. Mai exista şi o interminabilă cantitate de borcane din plastic, ancore plutitoare, plase de pescuit cu mâner lung şi alte diferite accesorii ştiinţifice. Mă gândeam la începutul celei de a treia călătorii a căpitanului Cook, când echipa ştiinţifică a cerut pentru echipamentul său un spaţiu atât de mare la bordul navei incit s-a sugerat în mod foarte serios că ar trebui să se construiască o a treia punte suplimentară pentru a se asigura locul necesar depozitării materialelor. Ştiind că aceasta ar face ca nava să fie greu de manevrat şi ar

constitui un pericol, căpitanul Cook a refuzat şi cei mai mulţi dintre cercetători au plecat ofensaţi. Speram că cei de pe *Sohar* vor fi mai îngăduitori.

Cei trei cercetători programaţi pentru prima parte a călătoriei au sosit la timp la Mascat şi am putut să-i identific după trusele lor. Andrew Price era preocupat de studiul şerpilor de mare şi al planctonului. John Harwood de la Universitatea din Cambridge a venit doar cu un catalog de balene şi un binoclu, deci evident era de la Unitatea de cercetări pentru mamifere de mare şi urma să numere balenele în drum spre India. Proprietarul torpilei urma să ni se alăture în Sri Lanka şi trimisese o notă, cerând ca *Sohar* să remorcheze torpila până când va sosi el acolo. Al treilea dintre cercetătorii din prima parte a călătoriei era Robert Mooro, prototipul oceanografului care n-a urcat niciodată pe puntea unui vas. El a apărut ţinând în mână o cutie ingenioasă cu mai multe despărţituri, concepută de el, plină cu eprubete, flacoane şi diferite borcane misterioase cu chimicale. Avea o comportare tipică de profesor, ochi căprui solemni, ochelari cu lentile groase şi cioc. Purta un şort lăbărţat, din care îi ieşeau picioarele subţiri ca nişte beţe. Dacă ar mai fi avut şi o plasă de prins fluturi, ar fi fost tipul caracteristic al exploratorului ştiinţific victorian.

— Mă tem că nu putem încărca la bord mai mult de jumătate din acest material, le-am spus celor trei cercetători ştiinţifici, arătând cu mâna spre maldărele de echipament. Primul lucru pe care trebuie să-l faceţi este să alegeţi materialul esenţial, iar celălalt să-l lăsaţi la o parte sau să-l trimiteţi înapoi la universităţile voastre. După aceea vom căuta loc pentru ceea ce a rămas şi-l vom pune bine pe punte. De îndată ce vom termina cu aceasta vreau să ajutaţi la încărcarea generală şi la echiparea navei.

— Dar noi am venit ca cercetători ştiinţifici, începu Andrew.

— Nu pe *Sohar*, l-am întrerupt cu hotărâre. Fiecare este în primul rând şi mai presus de orice un marinar,

altfel nava nu poate fi pusă la punct. Vreau ca toţi să puneţi mâna pe parâme şi vele şi să faceţi de cart. În primul rând marinari şi apoi oameni de ştiinţă.

Trei perechi de ochi ştiinţifici m-au privit cu un aer de îndoială.

S-a anunţat data când aveam să pornim – la 23 noiembrie, odată cu încheierea sărbătoririi a zece ani de domnie a sultanului Qabus. Întregul Oman era într-o stare de agitaţie, pregătindu-se pentru aniversare. Pe şosele se ridicau arcuri de triumf. Pe stâlpii lămpilor de pe străzi erau prinse portrete ale sultanului, iar pe balcoanele caselor particulare, panouri. Echipe de lucrători se căţă.

rău pe faţadele clădirilor publice, legând fire cu becuri colorate, care transformaseră capitala, în orele serii, într-o ţară de basm. Au sosit o seamă de experţi pentru a pregăti focurile de artificii. Tehnicienii au ridicat patru mari panouri reprezentând scene din viaţa sultanatului Oman. Pe unul din acestea era o hartă a Oceanului Indian şi pe el nava *Sohar* în miniatură. Căi care porneau din Mascat arătau străvechile drumuri pe mare ale Omanului, iar noaptea, mici mărgele de lumini colorate se stingeau şi se aprindeau de-a lungul drumului spre China. Speram că această reprezentare nu era prea optimistă.

Sohar trebuia şi ea să arate cât mai chipeşă de ziua naţională, aşa că am vopsit în jurul cocii o bandă în roşu, alb şi verde, culorile naţionale ale Omanului şi am montat becuri electrice pe cele două vergi oblice, astfel încât în noaptea focurilor de artificii din Golful Mascat, când fortul Jalali tuna şi fumega de artificii, *Sohar* şi-a luat locul în mijlocul canonierelor şi al şalupelor de patrulare, învăluită în lumini. Singura problemă care se punea pentru *Sohar* era faptul că generatorul, fiind prea mic, nu putea să aprindă toate becurile, aşa că forţa a venit de la un generator suplimentar care pufăia într-o barcă de cauciuc legată alături. Noaptea focurilor de artificii a constituit o bună ocazie pentru o petrecere de despărţire în cinstea

cămăşilor verzi. îmbrăcaţi în veşmintele lor cele mai elegante, s-au cocoţat la bord să privească înmărmuriţi focurile de artificii care explodau deasupra şi să consume un ultim şi imens pui condimentat cu *curry*, completat cu felii lipicioase de chec cu glazura în multe culori. În seara următoare ofiţerii de la baza navală au invitat la masă echipajul de pe *Sohar*, iar seara a culminat cu jocuri violente desfăşurate la popotă care au avut ca rezultat un număr destul de mare de capete bandajate şi siluete şchiopătând în dimineaţa următoare.

Au fost aduse la bord fructe proaspete, semn sigur că *Sohar* era aproape gata de plecare – şi de asemenea şi armele noastre procurate de forţele armate ale sultanului. Ca o ironie, piraţii erau din nou activi în strâmtoarea Malacca şi în Marea de Sud a Chinei, întocmai ca în zilele lui Sindbad, aşa că *Sohar* era bine echipată să le facă o surpriză neplăcută dacă ar fi fost atacată. Aveam gaz lacrimogen, arme albe şi trei puşti automate Kalaşnikov aduse de şeful scafandru de pe *Sohar* şi subofiţerul însărcinat cu disciplina. Peter Dobbs. Înalte de 1, 88 m, el servise recent într-un regiment de paraşutişti al armatei britanice şi fusese pregătit în tot felul de tehnici exotice de luptă. După o vizită la arsenalul forţelor terestre ale sultanului, Peter s-a întors plin de uimire.

— Mi-au spus că pot împrumuta orice doresc, m-a informat el, pistoale, puşti, grenade, absolut orice. Aş fi putut face din *Sohar* o navă de război, dacă doreaţi. Avem destui saci cu nisip în santine pentru a clădi puncte fortificate de rezistenţă de jur-împrejurul punţii, în cele din urmă am ales armele Kalaşnikov. Erau berechet. Mi s-a spus că pot să nu le aduc înapoi şi că nu avem decât să le aruncăm peste bord în ocean, când nu vom mai avea nevoie de ele.

Sohar era acum gata. Aprovizionată cu alimnte şi înarmată, stătea pregătită pentru marea ei aventură. La 23 noiembrie au început să se adune la baza navală demnitarii. Două camioane teleghidate, două şalupe de

pază ale poliţiei şi iahtul alb regal erau acolo să conducă nava *Sohar* la plecare. Sayyid Făisal şi un trimis chinez care venise special cu avionul de la Beijing să ne vadă ridicând ancora au ţinut discursuri. Am primit binecuvântarea unui şef religios, iar un exemplar din Coran, decorat special şi pus într-o cutie de catifea roşie, a fost înmânat lui Khamees Marină cu însărcinarea de a-l duce musulmanilor din China. Apoi un bătrân lup de mare din Sur, un lip gălăgios cu o barbă vopsită într-un roşu portocaliu strălucitor, a declamat o poezie pe care o scrisese despre vitejia marinarilor de altă dată din Oman şi perspectivele călătoriei noastre. Sayyid Faisal mi-a dat mâna şi şi-a luat rămas bun de la mine, iar trimisul chinez ne-a spus că speră să fie la Canton pentru a ne saluta acolo. Fanfara Poliţiei Regale din Oman a intonat imnul naţional şi, aşa – cum le este felul, oamenii au pus în mod spectaculos în scenă plecarea noastră.

Când a bătut ora 11, o lovitură puternică ele Iun & produs o detunătură al cărei ecou a răsunat în jurul falezei. În acelaşi moment am înălţat fanionul special al călătoriei, o flamură purpurie bifurcată, cu o pasăre fenix aurie în zbor, având deasupra scrise cuvintele *Bismillah el Rahman et Rahim* – în numele lui Allah cel milostiv şi atotîndu-rător. S-a auzit un bubuit puternic când ambarcaţiile de escortă au pornit motoarele şi au început să se mişte în formaţie de săgeată în jurul lui *Sohar*. Khamees Poliţie a dat drumul cablului de la geamandura de acostare şi o ambarcaţie din port ne-a remorcat, purtându-ne încet într-un cerc larg astfel încât să putem face semne demnitarilor care se aflau în balconul clădirii cartierului general al bazei navale. Apoi *Snhar* s-a îndreptat spre mare, am trecut printre promontorii şi cinci minute mai târziu am dezlegat cablul de remorcă.

— Direcţia sud-est până când ne îndepărtăm de uscat.

— Întindeţi velele!

Marinarii din Oman au prins la scota velei mari «e

parâmă rezistentă, groasă de 15 cm, care ducea la vela legată frumos de verga principală, la 15 metri deasupra capetelor noastre. „*Ah*! *Vallah*! *Ah*! *Yallah*!” a strigat

Khamees Poliţie şi ei au tras parâma. Deasupra lor, parâmele uşoare care ţineau ridicată vela de vergă s-au desfăcut, aşa cum trebuia. Mai întâi colţul, apoi întreaga întindere a velei a început să se deschidă la fel ca oblonul unei ferestre şi s-a auzit zgomotul aşteptat, în timp ce parâmele se desfăşurau de-a lungul vergii. Iar când vela mare a ajuns jos, a fluturat şi s-a umflat în bătaia brizei, luând forma unei curbe iscusite.

„*Yallah*! *Yallah*! *Allah l-mueen*!

— Hai, hai, Allah o să ne ajute”, îngânau marinarii în timp ce trăgeau parâma principală pentru a ajusta mai bine vela. Acum *Sohar* naviga. Am prins la radio comanda laconică a căpitanului britanic de pe iahtul regal, vasul principal din escorta noastră. Câteva momente mai târziu navigam pe lângă *Tineretul Omanului*, nava-şcoală a sultanului, şi cadeţii în cămăşile lor galbene au salutat pe *Sohar*, în timp ce aluneca pe lângă ei. Nu ştiu de unde a dat Jumah la iveală un ghioc şi, sărind pe copastie, a lăsat să se audă un fluierat răsunător ca răspuns. Apoi navele de război au trecut pe lângă noi, îndreptându-se în mare viteză drept înainte. Am mai auzit încă o altă orchestră intonând melodii vesele şi de data aceasta erau cimpoaie, la bordul iahtului regal. Se auzeau zgomotele unor pistoale Verey de semnalizare, iar flăcările roşii şi albe treceau arcuindu-se pe deasupra capetelor noastre, atât de aproape încât am pus doi oameni de veghe cu extinctoare, în cazul în care o flacără strălucitoare ar fi căzut pe puntea noastră de lemn uscat…

Apoi escorta s-a întors spre casă şi a pornit repede. către Mascat, lăsând dâre albe în urma ei. Vechea *dheno* cu motor care zbârnâia lângă noi, purtând la cererea mea specială cămăşile verzi, s-a întors şi ea în port.

— La revedere, la revedere, cămăşi verzi, strigam peste golul care se făcea din ce în ce mai mare între noi.

Vă mulţumesc e & aţi! construit o navă frumoasă. Vă mulţumesc.

Privindu-i prin binoclu îi puteam vedea bine. Fiecare ţlintre ei avea lacrimi pe obraz. Apoi m-am întors spre echipajul mşu:

— Hai să orânduim totul pe navă şi să aşezăm fiecare lucru la locul lui. Am pornit pe drumul nostru.

Cei opt marinari din Oman se agitau strângând parâme şi punând totul în ptsrfectă ordine. Ei erau ajutaţi de ceilalţi membri mai experimentaţi ai echipajului, Mohamed Ismail, constructorul principal, care a dorit să meargă până în India pentru a vedea cum se comportă nava pe care a construit-o, Trondur Patursson, venit pentru a

S

participa la prima parte a călătoriei, căci nu rezistase teniţiei de a naviga cu o ambarcaţie arabă de tipul boom şi Tom Vosmer, creator de modele de nave, devenit constructor de nave, i ar i-cum operator radio.

— Sper că radioutl va funcţiona bine, căci habar n-am cum să-l repar, n murmurat Tom.

— Nu fi îngrijorai, o să fie timp suficient să înveţi, l-am răspuns. Ai grijăi numai să nu pierzi manualul.

„O să avem toţi timp berechet să învăţăm”, m-am gândit. Plecasem pe urmele lui Sindbad Marinarul şi-a primilor navigatoriarabi să traversăm cele şapte mări în drum spre China, cale cunoscută de către neguţătorii arabi aventurieri cu o mie de ani în urmă.

r

V

MAREA ARABIEI

Există o regulă generală ca primele zile ale unei încercări temerare ca Expediţia Sindbad să fie dintre cele mai dezamăgitoare. Atunci parâmele noi pocnesc, nodurile prost legate se desfac sau se înţepenesc, fiind prea strânse, velele se rup, garniturile se desprind şi se pierd ore în şir în căutarea diferitelor obiecte care, în grabă, în

ultimul moment al îmbarcării şi împachetării, au fost puse „bine”. Echipajul e şi el într-o stare proastă. Emoţia tumultuoasă a plecării a pălit şi o altă reacţie îi ia locul. Oamenii care nu au reuşit încă să dobândească abilitatea de a merge pe puntea corăbiei se clatină, se împleticesc şi cad. Unii mai puţin norocoşi au rău de mare şi vomită peste balustrade, când nava începe să se mişte odată cu valurile şi hula. Membrii echipajului se studiază pe furiş unii pe alţii, perfect conştienţi de lunile pe care le au în faţă, luni ce vor fi petrecute împreună. Înghesuiţi şi zăgăzuiţi într-o mică lume din lemn.

Sohar şi-a început călătoria cu un accident. În a doua dimineaţă mă aflam în cabina mea de la pupa şi scriam în jurnalul de bord, când am auzit zbârnâitul micului generator Diesel pornit pentru a încărca bateriile. Motorul a prins viaţă cu o răbufnire, dar aproape imediat s-a produs o bubuitură alarmantă şi, Simultan, puntea de deasupra capului meu a fost puternic zguduită. A urmat apoi un strigăt de durere. Am suit în fugă scara şi am găsit pe punte generatorul răsturnat pe o parte, cu utei şi combustibil picurând din el. O margine de metal rupta arăta unde fusese izbit capătul anterior al generatorului. Peter Dobbs se prăbuşise pe punte, cu faţa contorsionată de durere, şi-şi ţinea piciorul cu mina. Printre degete îi curgea sânge şi puntea era şi ea plină de pete de sânge. Câţiva membri din echipaj, vizibil speriaţi şi ei, stăteau în jurul lui Peter. Şi-au revenit apoi din şoc şi trei oameni l-au ridicat şi l-au aşezat pe o ladă de pe punte într-o poziţie confortabilă. Bruce a dat fuga jos după trusa de prim ajutor şi eu, ajutat de Khamees Marină, am oprit curgerea sângelui din piciorul lui Peter şi m-am uitat la rană. O tăietură adâncă, urâtă, până la os.

— Ce s-a întâmplat? am întrebat.

— Puneam în funcţiune generatorul, mi-a explicat Peter, cu faţa albă ca varul de emoţie şi durere. Când am dat drumul motorului, manivela de pornire nu a mai funcţionat normal şi a început să se învârtă în gol. Apoi

întreg generatorul a căzut, iar capătul din faţă s-a desfăcut brusc. O bucată de metal care s-a desprins m-a lovit în picior.

De fapt era o rană adâncă, ca de şrapnel, care cerca o atenţie deosebită. Cum pe *Sohar* nu exista niciun doctor, eram îngrijorat ca nu cumva rana să se infecteze, dacă nu era tratată cum trebuia. Aşa că am curăţat-o cât am putut mai bine, sperând că am reuşit să scot toate bucăţelele de metal, iar Bruce a bandajat-o. Sângerarea continua.

L-am chemat prin radio pe Neil Edwards, un radioamator din Mascat care organizase un grup de radioamatori din Oman pentru a asculta semnalele noastre.

— Aiqi *Sohar*. Am avut un accident la bord şi un om este rănit. Vă rugăm, aranjaţi să primim asistenţă medicală.

Neil a promis că va face tot ce va putea şi o oră mai târziu a chemat din mou pentru a ne anunţa că marinanţ sultanului trimitea un doctor. Un vas de patrulare urma să părăsească Mascatul în două ore. Care era poziţia lui *Sohar*? Le-am dat poziţia noastră estimativă şi am calculat că dacă avem noroc, vasul de patrulare ar putea să ne ajungă în opt ore, timp în care Peter suferea în mod evident. Din fericire, *Sohar* traversa ruta folosită de petrolierele care veneau şi plecau din Golful Arab, prin strâmtoarea Hormuz; chiar în acel moment aveam în raza noastră vizuală trei mari petroliere şi speram să obţinem ajutor temporar de la acestea.

— Tom! încearcă să le contactezi cu aparatul de radio de foarte înaltă frecvenţă. Spune-le că avem nevoie de un doctor, poate au cumva unul la bord. Spune-le că avem un marinar rănit.

Tom a deschis aparatul de radio şi a început să lanseze apeluri. Nu a primit niciun răspuns. A stăruit timp de trei ore, repetând mereu mesajul, dar în zadar. Am controlat dacă aparatul nostru transmite bine. Era în perfectă stare de funcţionare. Petrolierele pur şi simplu nu

urmăreau semnalele radio.

De fapt, în acea după-masă petrolierele trecuseră pe lângă *Sohar* la o distanţă mai mică de o milă. Era o zi desăvârşită, cu o vizibilitate de cleştar şi nava noastră mergea purtată de un vânt uşor, cu imensele ei vele întinse. Nimeni nu ar fi putut trece pe lângă noi fără să ne vadă. Am ordonat oamenilor să aprindă semnalele luminoase roşii de pericol, sperând că voi putea atrage atenţia echipajului petrolierului. Semnalele şuierau, străluceau şi împrăştiau o lumină roşie sumbră, care trebuie să fi fost vizibilă pe o distanţă de multe mile. Petrolierele despicau mai departe valurile, ignorându-ne.

Era o lecţie directă de neputinţă în caz de pericol pe mare într-o ambarcaţie cu pânze. Aveam la bord toate dispozitivele moderne de siguranţă, semnale luminoase, radio* oglinzi semnalizatoare şi eram în câmpul vizual al unor vase mari moderne. Totuşi, fără un cart serios la bordul acestor vase şi fără un motor pe *Sohar* care să manevreze nava în calea lor treceam neobservaţi. Am fi putut tot atât de bine să ne aflăm în pustiul Antarcticului.

Chiar şi întâlnirea cu vasul marinei a constituit o experienţă neplăcută. Nava de patrulare putea naviga cu o viteză de peste 20 de noduri, era echipată cu radar şi condusă de un echipaj pregătit pentru a intercepta vase pe mare. Totuşi, nava marinei ne-a căutat vreo 14 ore. *Sohar* dădea un semnal radar slab şi numai când au apărut primele stele am reuşit să-i dau navei de patrulare o poziţie precisă pentru a ne găsi. În cele din urmă, a doua zi la ora zece vasul de patrulare ne-a găsit, nu prin radar, ci văzând la orizont velele albe ale lui *Sohar*. Doctorul marinei a fost adus la bord într-o barcă de cauciuc şi a examinat piciorul rănit al lui Peter. El a declarat că rana nu era infectată şi a cusut-o. Peter dorea foarte mult să rămână mai departe pe *Sohar*, aşa că l-am întrebat pe doctor dacă era de acord. Doctorul a răspuns că exista riscul ca piciorul să se infecteze şi de îndată ce vom pătrunde în Marea Arabiei nu vom mai putea primi ajutor.

Pe de altă parte, dacă Peter îşi va odihni piciorul şi va avea grijă ca rana să nu se agraveze, tăietura se va vindeca şi el se va restabili după trei săptămâni. Am vorbit cu Peter şi am hotărât că va rămâne la bord. Era o decizie bună. Peter, puternic, disciplinat şi scafandru priceput, avea să fie un membru de nădejde al echipajului în zilele grele care ne aşteptau.

Guvernarea lui *Sohar* constituia un element esenţial al Expediţiei Sindbad. Unul din obiectivele proiectului nostru era de a descoperi cum au reuşit primii navigatori arabi să-şi găsească calea spre China. Aceasta reprezenta o realizare extraordinară; căci ei au cutreierat mările cu corăbiile lor, aproape un sfert din înconjurul lumii, într-o vreme când o navă obişnuită europeană avea probleme de navigaţie chiar pentru a traversa Marea Manecii, iar călătoriile lor nu au fost făcute la întâmplare, ci pe baza unui calcul foarte atent. Primele texte arabe dau câteva indicaţii asupra felului în care au procedat. Ele arată că arabii foloseau stelele şi nu soarele pentru a-şi stabili poziţia şi conţin şi unele referinţe vagi privind hărţile şi ghidurile care par a fi fost luate la bord şi care fuseseră compilate după experienţa unor navigatori mai vârstnici. Dar nicio hartă maritimă arabă timpurie nu a supravieţuit şi de-abia în secolul al XV-lea a apărut o carte care să înceapă să dezvăluie misterul navigaţiei arabe. Cartea fusese scrisă de către un Oman, ceea ce se potrivea foarte bine situaţiei noastre. Acesta era un căpitan de vas din Sur pe nume Ahmed Ibn Majid, unul dintre cei mai renumiţi marinari ai timpului său. Din fericire, scrierile sale au fost traduse şi adnotate cu multă trudă de către un cercetător englez, Gerald Tibbetts. Luasem cu mine la bord pe *Sohar* un exemplar din cartea lui Majid în ediţia lui Tibbetts, care devenise acum manualul meu în încercarea de a experimenta metodele navigaţiei timpurii arabe.

Era greu de urmărit, şi nu numai pentru că Ibn Majid îl scrisese în versuri. Adesea era mai preocupat de eleganţa poetică decât să dea sfaturi practice. Această

carte făcea parte dintr-o serie de scrieri ale lui Ibn Majid în care pretindea că sintetizează toate metodele primilor navigatori arabi. Desigur că dădea foarte multă teorie astronomică, explicând mişcările stelelor în diferite perioade ale anului, metodele de identificare a diverselor constelaţii şi aşa mai departe. Dar ceea ce mă interesa pe mine erau de fapt amănuntele practice. Cum îşi măsura un navigator arab de demult poziţia? Cum îşi stabilea ruta? Instrumentul pe care-l folosea nu era altceva decât o tăbliţă de lemn lată de vreo 7, 6 cm, cu o gaură în jiloc, prin care trecea o bucată de sfoară cu un nod. Navigatorul punea nodul între dinţi, întindea sfoara până când era încordată şi, închizând un ochi, ţinea tăbliţa în aşa fel încât o margine atingea orizontul, apoi verifica înălţimea Stelei Polare cu partea de sus a tăbliţei. Părea grozav de simplu.

Am tăiat şi eu o bucată de carton, i-am făcut o gaură centrală, am vârât prin ea sfoara înnodată şi m-am dus pe punte pentru a încerca instrucţiunile lui Majid. Acesta sfătuia navigatorii ca mai înainte de a începe observaţiile să-şi spele ochii cu apă rece, apoi să ia o poziţie fermă şi să evite să privească în direcţia vântului ca să nu-i lăcrimeze ochii. El spunea că timpul cel mai bun pentru observaţii ejra atunci când aveai un orizont clar. Era o noapte perfect senină, cu lună şi după câteva momente în care am tot mişcat tăbliţa am prins meşteşugul şi am descoperit că puteam măsura înălţimea Stelei Polare. Apoi am măsurat unghiurile cu un sextant modern, am calculat poziţia lui *Sohar* şi am notat rezultatul. Am repetat experimentul în noaptea următoare şi am văzut că poziţia Stelei Polare se modificase faţă de tăbliţa de carton. Am consultat cartea lui Majid şi am comparat datele lui cu tabelele moderne de navigaţie. Corespondenţa era evidentă, cu toate că Ibn Majid nu folosea grade şi minute pentru măsurătorile sale, ci calcula înălţimea Stelei Polare după lăţimea degetului, pe care o numea *isba*. În noaptea a treia am fost în stare să socotesc înălţimea Stelei Polare cu destulă acurateţe şi să stabilesc latitudinea navei cu u variaţie de 30 mile,

folosind doar o bucăţică de carton şi un capăt de sfoară cu un nod! Nu eram decât un începător, totuşi aş fi putut naviga pe Sohar către oricare punct ales de pe coasta indiană, la o distanţă de vreo 500 de mile bune faţă de poziţia prezentă a lui *Sohar*. Tot ceea ce trebuia să ştiu era înălţimea Stelei Polare în acel punct unde ne aflam, în lăţimi de deget, să navighez spre sud până când voi număra, de pe puntea navei noastre, acelaşi număr de lat de deget, să mă îndrept spre est şi să păstrez aceeaşi înălţime a Stelei Polare până când mă apropiam de ţărm.

Aceasta este o tehnică cunoscută acum ca „navigarea după latitudine", dar ceea ce făcea realizarea lui Ibn Majid încă şi mai impresionantă era faptul că el pretindea că ştie cum să calculeze latitudinea nu numai după Steaua Polară, ci şi după multe alte stele, pe care le folosea când Steaua Polară nu era vizibilă. El a întocmit liste întregi de stele a căror altitudine, dacă era măsurată la timpul potrivit, o putea înlocui pe cea a Stelei Polare. Unele din aceste stele erau uşor de utilizat – de exemplu, folosea stele din constelaţia Crucea Sudului dar altele trebuiau măsurate în perechi, când se aflau într-o anumită relaţie una cu alta şi într-o anumită fază a lunii. Astfel cunoştinţele lui Ibn Majid privind constelaţiile şi mişcarea lor trebuiau să fie enciclopedice. El explica de asemenea ce variaţii se pot admite în privinţa înălţimii Stelei Polare, cum să se stabilească traseul pe ocean ţinând seama de vânt, după ce semne să te uiţi când te apropii de uscat şi aşa mai departe. Nu ştia cum să calculeze longitudinea unui loc, adică poziţia est-vest, dar aceasta nu avea importanţă. În călătoria spre China coastele se află în cea mai mare parte la nord şi la sud faţă de ruta navei şi era suficient să cunoşti poziţia după latitudine.

Ahmed Ibn Majid ştia de asemenea cum să caute locul de acostare. Cunoştea contururile distincte ale unor dealuri şi promontorii şi a întocmit o întreagă listă a poziţiei în *isba* a celor mai importante porturi. Nu e de mirare că

Ahmed Ibn Majid a fost considerat un *mu'allim*, cel mai înalt grad al unui navigator. Pentru arabi, navigatorul cel mai puţin priceput era cel care cunoştea liniile de coastă şi putea naviga de-a lungul lor în siguranţă, evitând recifele şi pericolele. Al doilea grad de navigator reprezenta un marinar cu destule cunoştinţe pentru a face o traversare prin largul apei, pe unde nu se mai vedea uscatul, călătorind pe o rută directă de la punctul de plecare până când se apropia de ţărm. Al treilea şi cel mai înalt grad era *mu'allim*. Un *mu'allim* trebuia să ştie să navigheze oricând dincolo de linia orizontului, de la un port oarecare la altul, folosind numai stelele şi experienţa sa şi să nu se rătăcească niciodată, chiar dacă ar fi fost izbit de furtuni sau purtat dincolo de ruta sa de către curent. Ahmed Ibn Majid era un *mu'allim*. S-a susţinut altă dată că el ar fi fost pilotul arab care i-a arătat lui Vasco da Gama ruta din Africa în India. După ce a înconjurat Capul Bunei Speranţe şi a navigat în sus pe coasta Africii de Est, Vasco da Gama a angajat acest pilot ca să conducă navele sale portugheze la Calicut, pe coasta Malabar a Indiei, pentru că acei *mu'allimi* arabi şi indieni făcuseră aceeaşi trecere a oceanului secole de-a rândul Astfel, ceea ce pentru portughezi reprezenta o călătorie de descoperiri, pentru *mu'allimii* arabi constituia un drum de rutină.

Tăbliţa şi sfoara pentru cititul stelelor, cunoscute în mod obişnuit sub numele de *kamal*, s-au dovedit a fi foarte bune pentru mine, dar oare aveau ele să fie la fel de bune şi pentru alţi membri ai echipajului? Mulţi dintre ei au încercat să măsoare Steaua Polară cu bucata de carton şi sfoară, dar în cele din urmă am descoperit că această metodă era mai potrivită pentru o persoană de statura mea. Alţii au obţinut date diferite. Am consultat scrierile lui Ibn Majid şi am găsit un răspuns şi pentru această problemă. În constelaţia Capella există două stele distincte. Distanţa dintre acele două stele este de patru isba. Aşa că dacă cineva îşi făcea singur propriul său *hamal*, trebuia să-l verifice ţinând seama de cele două stele

din Capella şi în felul acesta avea să ştie dacă era corect *hamalul* său. Dar oare primii navigatori arabi au folosit şi busola pentru a se ghida în călătoriile lor? în mod sigur, pe vremea lui Ibn Majid, în secolul al XV-lea, busola era larg utilizată, dar textele vechi nu o menţionează. Răspunsul trebuie să fi fost tot folosirea stelelor. Când l-am întrebat pe Saleh, care comandase o ambarcaţie de pescuit arabă, numele arabe ale punctelor cardinale, răspunsul său a fost revelator. Cele mai multe din punctele busolei sale nu erau cele folosite de europeni, ci nume de stele. Era o reminiscenţă a zilelor când navigatorii arabi conduceau vasele după direcţia în care răsăreau şi apuneau stelele noaptea, în timpul veghii de noapte de pe *Sohar*, marinarii experimentaţi din Oman pilotau nava după stele. Ziua se mulţumeau să păstreze o direcţie generală corectă prin observarea soarelui, în aşa fel încât vânturile musonice să bată constant la acelaşi unghi faţă de velele lui *Sohar*.

Pentru a verifica înaintarea noastră trebuia să ştiu cât de repede se mişca *Sohar* prin apăr aşa că am pus această problemă oamenilor de ştiinţă de la bord. Cei trei au petrecut o oră plăcută cu calculatoarele şi cronometrele lor şi cu o duzină de portocale. Mai întâi au măsurat distanţa exactă de-a lungul navei. Apoi Robert Moore, asemenea unui profesor excentric cu un turban pe care îl înfăşurase în jurul capului în aşa fel încât arăta ca o acoperitoare de ceainic pusă strâmb, s-a cocoţat la prova.

— Acum! strigă el. lăsând să cadă o bucată de coajă de portocală în apă, iar John Harwood a pus în funcţiune cronometrul. Coaja de portocală a fost dusă de apă înapoi, de-a lungul navei.

— Acum, s-a auzit şi vocea lui Andrew; care era cocoţat la cârmă, în timp ce coaja de portocală plutea trecând pe lângă el. John a oprit cronometrul şi a notat cifrele. Mai multe bucăţele de coajă de portocală şi-au făcut mica lor călătorie înapoi, de-a lungul lui *Sohar*. John a folosit calculatorul. p

— Comandante. călătorim cu 4, 38396 noduri, cu

câteva mici erori în sus sau în jos.

— Vrea cineva o portocală? Am mai multe gata cojite, a murmurat Robert.

Sunetele la bordul unei nave medievale cu pânze sunt unice. Mugetul şi scârţâitul lemnului şi al parâmelor, care constituiau fundalul permanent al vieţii noastre, începuseră acum să capete caracteristici distincte. Aşa erau scârţâitul ascuţit al parâmelor din fibră de nucă de cocos care susţineau catargul, apoi un sunet diferit de acesta produs de oricare tip de parâmă şi care varia cu gradul şi ritmul ruliului navei. Mai era apoi lovitul uşor. regulat al cehei troţei de cârmă la fiecare val care trecea pe sub navă, urmat un slab clămpănit al scripeţilor, în timp ce rirmaciul potrivea echea. De sus din înălţimi venea un sunet blând, înfundat, când vergile mari se frecau de catarge. Ca să nu se uzeze prin frecare, fiecare vergă, era înfăşurată într-un tampon mare făcut din coajă de nucă de cocos cusută în pânză de vele. Zeci de încheieturi de lemn murmurau uşor în fiecare parte a cocii, pe când nava îşi tăia drum printre valuri. Scândurile mari ale calei se mişcau în sus şi în jos, frecându-se una de cealaltă, în acelaşi ritm cu flexiunea uşoară a cocii, iar în cabina mea până şi cea mai neînsemnată schimbare a direcţiei vântului sau a vitezei vasului putea fi detectată fără a mai fi necesar să mă duc sus pe punte. Susurul apei de-a lungul cocii indica viteza navei, iar unghiul de înclinare transversală era marcat de mici stropi de umezeală care se prelingeau printre scândurile necălăfătuite aflate la nivelul apei.

În primele zile ale călătoriei cartoane, cutii, parâme, saci, cratiţe şi haine erau împrăştiate tahneş-balmeş pe toată puntea lui *Sohar*, încât se părea că abia mai exista vreo bucăţică de spaţiu unde să mai poată sta cineva.

Ambarcaţiile arabe *dhow* sunt bine cunoscute pentru haosul care domneşte pe punte, dar harababura de pe *Sohar* părea că bate recordul. Pe vergi fâlfâiau prosoape puse la uscat, bobine de fire pentru undiţe se încurcau în picioare, plase cu fructe se legănau deasupra

bocaporturilor. Harababura s-a mai redus doar treptat, pe măsură ce fructele proaspete au fost consumate, iar efectele personale au început să dispară jos prin cuşetele fiecăruia. Membrii echipajului aveau dreptul la două cutii în care să-şi păstreze hainele şi celelalte lucruri. Aceste cutii erau depozitate sub cuşetele din pânză de prelată care se înşiruiau sub punte de o parte şi alta a cocii. Pentru a menţine interiorul cât mai răcoros posibil nu existau pereţi despărţitori, ci o singură cală lungă cât întreaga navă, de la magazia de materiale de pe punte, în pic prova, până la peretele din pânză de prelată care despărţea cabina căpitanului de pupa. Aici, în cala principală, locuia întreg echipajul, oamenii de ştiinţă şi marinarii. Numai eu, în calitatea mea de căpitan, eram norocos să pot avea un colţ propriu. În jurul trunchiului masiv al catargului principal, acolo unde acesta trecea prin punte, se aflau dulapurile pentru conserve şi sosuri. Mai departe, pe linia din centru a navei, erau legate două lăzi mari, una pentru echipamentul ştiinţific, cealaltă pentru materialul fotografic, care serveau şi ca mese de lucru. Departe spre pupa era depozitul principal de alimente, o stivă de saci şi butoaie prinse într-o plasă de siguranţă, iar lângă acestea, masa cu radioul. La capătul calei, în partea dinspre pupa, o pânză groasă delimita mica mea cabină, unde se găseau câteva scânduri puse de-a curmezişul pupei pentru a alcătui o masă de lucru, şi un minunat sipet Oman vechi, sculptat, care servea drept bancă. Aşezat pe acesta, nu aveam decât să-mi arunc o privire în sus şi dădeam cu ochii de picioarele goale ale cârmaciului care stătea pe grătarul bocaportului, exact deasupra capului meu.

Hainele noastre erau potrivite condiţiilor în care ne aflam. Exceptând timpul nopţii, cei din Oman au renunţat la *dishdashauri* şi purtau doar cămăşi uşoare şi *wuzarauri*, pânzele lor lungi pentru şale. Ceilalţi le-am urmat repede exemplul, preferând pantalonilor *wuzaraurile* şi umblând desculţi, ceea ce era mult mai comod şi mai practic. Ziua

noastră începea la răsăritul soarelui cu rugăciunile celor din Oman, urmate de micul dejun care consta din pline sau clătite. Echipajul era împărţit în trei carturi, fiecare lucrând câte patru ore şi având opt ore libere, aşa încât ne bucuram de o mulţime de timp de odihnă. Treburile zilnice erau puţine. Velele trebuiau întinse şi ajustate pentru a fi în unghiul cel mai bun, echea manipulată, butoiul cu apă proaspătă de pe punte trebuia să fie plin, velatura menţinută în bună stare de navigaţie. În fiecare dimineaţă se pompa din santină o cantitate de apă galbenă, rău mirositoare, care lăsa în siajul nostru o dâră murdară. Pe lângă acestea aproape că nu mai era nimic de făcut. Cei care nu erau de veghe citeau, scriau scrisori pe care le expediau din primul port unde acostam, sau dormitau la soare. Locul favorit era puntea de la prova. Aici imensa curbură a velei mari împrăştia o briză blândă, plăcut răcoroasă, iar dacă soarele se afla în înaltul cerului, vela oferea un petec de umbră.

Membrii echipajului începeau să capete caracteristici individuale. Mătăhălosul Abdullah, cu braţele lui mari şi mersul clătinat, s-a dovedit a fi cel mai bun cârmaci. Avea un deosebii talenf să conducă nava. Se cocoţa pe copastie în partea expusă vântului, apuca cu degetele lui masive troţa de cârmă şi stătea acolo complet relaxat. Arareori o mişca puţin sau o îndrepta uşor, fără a se uita măcar la cârmă; întotdeauna nava îl asculta, alunecând domol, păstrând un parcurs constant şi lăsând în urmă o dâră dreaptă curată. Nimeni nu-l putea întrece pe Abdullah la cârmă. Ceilalţi din echipaj nu făceau decât să frământe în mină, într-o măsură mai mare sau mai mică, troţa cârmei, reglând cârmă sau restabilind unghiul velelor, şi lăsând o dâră curbă în urma navei.

Tânărul Eid se dovedi a fi cel mai bun căţărător din echipaj. Era foarte viguros şi avea mişcări bine coordonate şi deşi la început nu-i plăcea să urce la înălţime, căci ameţea, avea curajul să o facă oricând i se cerea. El apuca funga velei mari, acolo de unde pornea din punte şi se

căţăra iute. aplecat ca un lemur, până în vârful catargului, la vreo 15 metri deasupra punţii, iar de acolo, cu o răsucire. sărea pe vârful vergii principale, agăţându-se mai departe e: u mâinile. şi picioarele. La început l-am obligat să poarte o centură de siguranţă, căci dacă ar fi căzut putea să rămână infirm, dacă nu chiar să moară. Dar după zece zile era atât. de sigur pe ei şi ajungea atât de repede sus, încât nici nu mai avea timp să-şi caute centura de siguranţă şi-l vedea] cocoţat în vârful catargului principal cu turbanul lui portocaliu şi faţa neagră ca tăciunele râzând spre mine…

Noaptea era plăcut la bordul lui *Sohar*. Uneori aveam un răsărit de lună roşu ca sângele, razele filtrându-se încet prin straturile de nisip ale* deşertului care se întindea în spatele nostru spre Arabia. Pe măsură ce lumina pălea, culorile nopţii deveneau argintii şi negre. Greementul căpăta forma unor figuri geometrice perfecte profilate pe cer. Emblema purpurie a sultanului, de pe velă, devenea în lumina lunii de culoarea sângelui uscat, iar unduirile velelor alcătuiau modele graţioase şi complicate. Cârmaciul nu era decât o siluetă, pe când ceielalţi oameni dormeau, cuibăriţi pe punte pentru a evita gazul din santină care te lăsa. u gâtul dureros dimineaţa dacă rămâneai jos în cală toată noaptea. Erau nişte umbre întunecate, contopite cu alte umbre de pe punte. Marea era adesea fosforescentă, iar *Sohar* lăsa în urmă o dâră luminoasă. Atunci, dacă ai fi mborit într-unul din acele spălătoare tradiţionale arabe rare erau suspendate la pupa, ca nişte loji de teatru, şi ai fi privit în jos, ai fi putut vedea pe sub apă lumini scăpărând şi peşti mari care se agitau şi se răsuceau tulburaţi de trecerea vasului. Sau, dacă voiai, aruncai peste bord o; uleată legată cu o frânghie pentru a lua apă. să faci un duş şi să te minunezi cum curge apa mării pe pielea ta în mici şiroaie, lăsând pete de lumină acolo unde planctonul fosforescent rămâne pe trup în şuviţe asemănătoare unor licurici fantomatici.

Zorile erau marcate de zgomotul produs de Shanby,

bucătarul navei, care frământa aluatul pentru a face e/*iar Hiliiurile* de la micul dejun. Acestea erau comestibile, dar restul mâncărurilor pregătite de el rămâneau total nereuşite. Eu purtam vina. Shanby şi-a făcut apariţia pe chei în ultima zi înaintea plecării din Mascat. De origine nesigură şi vârstă nedeterminată, Shanby a apărut ca o figură ciudat de cunoscută, în *dishdasha* lui cenuşie şi uzată şi cu o tichiuţă dintr-o imitaţie de dantelă pusă în vârful capului, încununând o faţă zbârcită, cafenie, foarte asemănăl n-are cu aceea a unui cimpanzeu prietenos. După o clipă de reflecţie, am ştiut ce era. Surâsul şi ochii lui vicleni aparţineau unui om care îşi tăia calea în viaţă cu precauţie, urmărind şi aşteptând, încrezându-se în instinctul său de autoapărare, niciodată păşind prea departe în lumina rampei. Era tipul bătrânului soldat care serveşte în armată 30 de ani, fără a dori să fie distins sau să avanseze, dar posedând un simţ bine dezvoltat de a-şi face viaţa cât mai comodă. În acea primă zi, Shanby mi-a vorbit într-o limbă pe care nu am înţeles-o, aşa că m-am întors neajutorat spre Musalam care stătea lângă mine pe chei.

— Ce spune? l-am întrebat.

— Nu ştiu, mi-a răspuns Musalam, vorbeşte limba beluci, trebuie să fie beluc.

Din spusele lui Musalam am dedus că Shanby provenea din Belucistan, la frontiera dintre Pakistan şi Iran. Coasta Belucistanului a aparţinut cândva Omanului şi mulţi beluci s-au stabilit în sultanat. Din fericire cineva de lângă noi cunoştea această limbă.

— Spune că vrea să vină pe nava dumneavoastră. Vrea să vină ca voluntar. Spune că are experienţă pe nave.

— Dar ce poate face la bord?

— Spune că poate găti, că este un bucătar experimentat.

Într-adevăr, aveam nevoie de un bucătar, cineva care să fie în stare să pregătească hrana necesară pentru douăzeci de oameni, la un foc deschis cu mangal, pe punte.

Shanby a fost singurul voluntar pentru această muncă. Văzând că nu se prezintă nimeni, mă temeam că vom fi obligaţi să facem pe rând, fiecare dintre noi, pe bucătarul.

— Foarte bine, spune-i să treacă imediat la bord şi să ne pregătească prânzul. Dadă mâncarea va fi bună, îl angajez ca bucătarul navei.

Shanby şi-a ridicat *dishdasha* şi s-a căţărat pe punte. Ceea ce a gătit a fost oarecum acceptabil. Era o mâncare de zarzavaturi cu *curry* şi orez lipicios, fără niciun gust.

I – am luat ca buri. M-am gândit că la drept vorbind era nou pe navă. Nu era obişnuit cu focul de mangal şi probabil nu avea la dispoziţie nici cratiţele şi oalele pe care ar fi vrut să le folosească, mai mult chiar, nu alesese el nici ingredientele. Era o situaţie cam specială, trebuie să recunosc, *Sohar* avea urgent nevoie de un bucătar de vreme ce i rău mai puţin de douăzeci şi patru de ore până ridicam. incora. Aşa că i-am spus lui Shanby că îl angajez, dar el urma să se ducă imediat la suq să cumpere tot ceea ce avea nevoie în materie de lucruri pentru gătit, ca şi mirodeniile necesare, iar în dimineaţa următoare trebuia să fie prezent la raport. Shanby a reapărut cu o oră înainte de plecare. În acea seară nu a fost necesar să gătească, căci pe punte era o harababură nemaipomenită şi încă nu ne aranjasem, aşa ca pentru cină am mâncat mere şi pâine. În ziua următoare Shanby a pregătit dejunul. A fost exact ucclaşi *curry* fad cu zarzavaturi, acelaşi orez călduţ, ca şi «vii de la masa de probă. La cină ne-a dat *curry* rece rămas de la dejun. Dejunul din ziua următoare a fost identic, acelaşi *curry* fără-gust, poate cu o mică variaţie de zarzavaturi. Îmi era clar că Shanby ştia să pregătească doar un singur fel de mâncare, acelaşi *curry* neplăcut. Uram condamnaţi să-l mâncăm de la un ţărm la altul al Mării Arabiei.

Shanby reprezenta crucea pe care trebuia să o purtăm Iii următoarele trei săptămâni. Sufeream toţi. Nimic nu-i mai rău pe o navă decât un bucătar total nepriceput, iar Shanby se dovedi a fi îngrozitor. Era foarte

încet la micul dejun, îi trebuiau două ore să pregătească *chapattiurile*, Iar cei care veneau mai târziu, până când erau serviţi aveau o foame de lup. Când pregătea prânzul era foarte neglijent. Curăţa zarzavaturile atât de prost, încât lăsa bucăţi pufrccle în mâncare, iar orezul nu-l scurgea niciodată cum trebuie, aşa încât se aduna tot, formând o pastă apoasă. La vremea cinei lenevea, atunci ori ne dădea resturile de *curry* de la prânz – şi nu-i de mirare că întotdeauna rămâneau o mulţime – ori deschidea câteva cutii de conserve la întâmplare şi ni le servea abia călduţe.

Era inutil să-l ajuţi pe Shanby, el profita doar de bunăvoinţa noastră. Terry Hardy, operatorul de sunet de pe *Sohar*, a încercat să-i vină în ajutor, căci lui îi plăcea să mănânce bine. Shanby a profitat de ocazie şi a şters-o, dispărând în cuşeta lui, de unde a reapărut la vremea cinei, fiind primul care s-a servit. Chiar dacă strigai la el nu-l impresiona, căci avea o piele groasă ca de rinocer. Într-o zi Eid a fost pe punctul de a-l pocni, văzându-l că-şi spală picioarele într-un lighean de bucătărie. În ziua următoare am observat că Shanby îşi spăla din nou picioarele murdare în ligheanul de bucătărie, dar ferindu-se să fie văzut de omani.

Shanby era un asemenea nemernic fără pereche, încât de fapt ajunsese să aibă un oarecare farmec. Se strecura pe furiş pe punte, în aşa fel încât putea privi în orice direcţie, dintr-odată, pentru a fi în măsură să evite să-l cheme cineva şi să-i dea de lucru. Dacă era văzut, căuta să-şi ia o atitudine serviabilă, dar dând în acelaşi timp impresia că este ocupat. îmbrăcămintea lui obişnuită era o pereche de şalvari largi, foarte murdari, o cămaşă englezească în pătrăţele, foarte scumpă, care fusese uitată la bord de un vizitator în portul Mascat şi dispăruse pe dată în garderoba lui Shanby, şi jalnica lui tichie din dantelă. Aceasta era uneori înlocuită cu o cârpă de praf de un galben deschis, pe care o lega în jurul capului. Atunci arăta ca ceva intermediar între o femeie de serviciu dintr-o

comedie şi un colonel de cavalerie american dintr-un *western*. Stând pe vine în aceste veşminte bizare, cu proteza muiată într-un pahar lângă el, învârtea la întâmplare în orezul lui oribil, în timp ce din ţigara pe care o fuma îi cădea scrum în mâncare. Atunci, în fine, mi-am dat seama de originea insultei „fiul unui bucătar marinar”.

Oamenii de ştiinţă îşi începuseră programul lor de cercetare. Andrew aduna în fiecare zi mostre de plancton cu ajutorul unei site plutitoare pe care o lega într-o parte a lui *Sohar* şi apoi punea recolta în sticle. De asemenea, de două ori în 24 de ore cobora în apă un colector. Acesta plutea alături de navă, adunând uleiul şi alte forme de poluanţi de la suprafaţa apei. Deşi *Sohar* naviga într-o regiune folosită de petroliere, se părea că apa era foarte puţin poluată. În fiecare dimineaţă Andrew căuta vietăţile mărunte de la suprafaţa oceanului, adunând mici colonii de crabi şi insecte care îşi aveau sălaşul în diferite alge şi plante marine, sau alte resturi plutitoare purtate uşurel de apă în jurul lui *Sohar*. Stând acolo pe copastie cu plasa de prins peşte cu coadă lungă, cu pălăria lui de paie şi costumul de baie, Andrew arăta asemenea unui copil din epoca eduardiană dus drept recompensă să prindă creveţi la malul mării.

Robert Moore, colegul lui, era ocupat să studieze concentraţia microelementelor din apa mării. Acestea sunt vitale pentru viaţa din ocean, iar *Sohar* era adaptat întocmai pentru activitatea lui Robert. Deoarece coca era numai din lemn şi sfoară, nu lăsa în apă nicio fărâmă de metal, aşa cum ar fi fost cazul cu o navă construită din oţel sau bătută în cuie, ceea ce însemna că mostrele lui Robert din apa mării erau mai puţin pasibile să fie contaminate la bordul lui *Sohar* decât pe multe alte tipuri de nave. Robert petrecea ore de-a rândul în măruntaiele lui *Sohar*, aplecat asupra cutiilor lui de vraci cu echipament ştiinţific. Cu turbanul lui, legat dezordonat, arăta ca un vrăjitor modern, învârtind eprubetele pline de apă cu băşici şi umplând diferite flacoane cu amestecuri misterioase de apă marină,

pe care avea să le ducă înapoi la universitatea lui pentru a le studia.

Al treilea om de ştiinţă, John Harwood, îşi petrecea cea mai mare parte a timpului în capătul opus al navei, legănându-se sus lângă arborele principal, pe un scaun de catarg ridicat acolo cu ajutorul unei fungi de foc. Cu un carnet şi un binoclu în mână, John urmărea mamiferele marine, balene, delfini şi altele asemănătoare, ţinând şi un jurnal pentru toate păsările pe care le vedea. Dar balenele, chiar şi cele mici, erau puţine şi arareori apăreau; şi, aşa cum observa John cu mâhnire, lucrul cel mai important pe care l-a învăţat a fost că atunci când trebuia să reperezi o balenă, marinarii experimentaţi de pe *Sohar* erau mult mai abili decât cercetătorii ştiinţifici. Aşa de exemplu, Trondur şi Mohamed în special puteau să vadă de pe punte învolburarea de apă produsă de balenă cu mult înaintea lui John, care se afla la catargul principal. Ajunsese să fie o glumă, obişnuită a echipajului să strige: „John! John! Trezeşte-te! N-ai văzut balena?” John se uita în jos cu un zâmbet sfios şi îşi muta binoclul pentru a privi în direcţia bună.

Când era însă vorba să repereze păsări, John se dovedea un adevărat as şi ne procura o plăcere în plus identificând păsările care zburau în jurul navei. Cele mai multe dintre păsări erau cele obişnuite: gâşte de mare, petrei, diferite păsări tropicale cu aripi lungi, înguste. Uneori avea şi câte o surpriză. Odată a văzut doi pescăruşi mari, care nu se găsesc de obicei în aceste ape şi un caprimulg care, deşi este o pasăre de uscat, părea fericit acolo în larg. Pasărea nu a făcut niciun efort să se întoarcă spre uscat, ci a tot dat târcoale navei ore de-a rândul. Ca mulţi alţi marinari, primii navigatori arabi s-au călăuzit în navigaţia lor după zborul păsărilor, urmărindu-le şi ştiind după schimbarea speciilor când se aflau aproape de ţărm. Credeau, ceea ce mi se părea foarte drăguţ, că micii petrei, care par atât de fragili şi delicaţi, supravieţuiesc atât pe vreme bună cât şi pe cea proastă şi că nu se duc

niciodată pe uscat, ci trăiesc mereu pe mare şi îşi clocesc ouăle în spuma valurilor.

La 29 noiembrie în undiţele noastre s-au prins primii peşti: un bonito mic şi un altul asemănător unui macrou. Erau prea mici pentru a putea sătura un echipaj de douăzeci de oameni flămânzi – aşa că i-am tăiat şi i-am pus la uscat ca momeală pentru rechini. Exista deja un rechin de vreun metru şi ceva lungime care circula zilnic în siajul nostru, o umbră sinistră, sumbră, umblând după resturi.

Înaintarea navei noastre era bună, dar nu spectaculoasă. Parcurgeam cam 70 – 80 mile pe zi, în funcţie de vânt. Când vântul bătea dinspre prova, *Sohar* rula într-un mod neplăcut, balansându-se înainte şi înapoi cu un muget puternic al lemnelor din arboradă, lovite de catarg, o bătaie a pasticilor de lemn pe măsură ce şarturile mai întâi se curbau şi apoi se întindeau odată cu ruliul. Când vântul bătea dinspre pupa, *Sohar* despica valurile plină de avânt, dar era stânjenită de forma velelor sale. Acestea arătau cam jalnic, atârnând în falduri mari. Fuseseră cusute în India de către un specialist care confecţiona vele pentru vasele indiene şi am învăţat încă o dată lecţia că atunci când construieşti-un vas pe care-l copiezi după unul medieval, fiecare amănunt trebuie supravegheat personal, fu că ar fi fost vorba de alegerea lemnului pentru scânduri sau numărul de împunsături pe centimetru în cusăturile pânzelor navei. Meşterul a lucrat superficial şi, m-a? –, inte de a pleca din Mascat, am încercat să îmbunătăţim lucrarea, transformând spaţiul pentru parade al bazei na.

vale într-un depozit de velaturi, acoperindu-l cu pânze care trebuiau cusute din nou. Astfel, am stânjenit foarte mult pe ajutorul de comandant care a fost obligat să contramandeze exerciţiile de dimineaţă până când aveam să dispărem de acolo. Acum, aflându-ne în larg, am văzut că meşterul folosise şi o pânză de foarte proastă calitate. Pânza aceasta, din bumbac, fusese ţesută de mână, pentru a fi autentică şi, fiind ţesută larg, cu prima bătaie a

vântului s-a întins până când velele s-au umflat fără eficacitate. Mi-am dat seama cu durere, că la următoarea noastră acostare trebuia să pregătim un nou set de vele, căci altfel *Sohar* avea o şansă foarte mică să ajungă în China înainte de a începe anotimpul taifunurilor în Marea de Sud a Chinei, perioadă în care navigaţia era foarte primejdioasă.

Cealaltă mare îngrijorare a mea o constituia cârma. Aceasta se clătina în faţă şi în spate, şubrezită, ameninţând să cadă în întregime. Parâmele care amarau cârma de pupa se întinseseră. Două dintre ele se aflau sub linia de plutire şi se uzaseră complet, iar capetele lor destrămate se unduiau ca o algă. Nu era nimic de făcut decât să o reparăm temporar. În următoarea zi calmă, Mohamed şi Trondur s-au lăsat în jos peste pupa şi au pus legături noi deasupra apei. Dar am hotărât să nu le scot pe cele din apă, de vreme ce cârma se ridica mugind la fiecare val şi exista pericolul ca cineva să-şi strivească mâna între pana masivă a cârmei şi etambou. În plus rechinul era tot acolo, dând flămând târcoale navei.

INSULELE FUNIEI DE COCOS

La 4 decembrie am primit prima avertizare de furtună: în Golful Bengal se formase o depresiune tropicală cari se îndrepta de-a curmezişul Peninsulei Indiene în direcţia noastră. Am pregătit nava pentru orice vijelie posibilă am făcut ordine pe punte şi ne-am grăbit să terminăm di cusut acoperitoarea pentru bocaporturi. Bocaportul principal de pe *Sohar* măsura cam 3, 60 pe 1, 80 m şi în mod obişnuit avea deasupra un grătar deschis pentru a permite aerului să pătrundă în cala rău mirositoare. Nu-mi plăcea deloc perspectiva de a acoperi bocaportul pe timp de furtună şi de a lăsa gazul închis în santină, dar pe o vremi proastă nu aveam încotro. Depresiunea a luat sfârşit mai înainte de a ne ajunge pe noi, dar am observat că echipajul se înveselea atunci când avea de lucru…

Într-adevăr, era limpede că europenilor de la bord le

venea greu să se adapteze lungilor ore când nu era nimic de făcut, înghesuielii în care ne aflam, mâncării oribile a lui Shanby şi mediului înconjurător neobişnuit. Erau oameni tineri, în putere, activi şi limitările de pe navă îi îngrădeau. Cei din Oman, dimpotrivă, se simţeau mai puţin tulburaţi. Necesităţile lor erau foarte simple şi aveau o capacitate mult mai mare de a se relaxa şi de a sta ore în şir fără a întreprinde nimic. Puntea de la prova era mereu pavoazată cu siluetele culcate ale oamenilor dormind pe scândurile de bordaj, cu turbanele desfăcute, lăsate pe faţă pentru a avea umbră. Dar trândăvia lor nu era decât aparentă. Când se cerea îndeplinită vreo muncă, oamenii se avântau cu entuziasm. Fie că trebuiau să tragă vela mare sau să coasă vreo acoperitoare de bocaport. ei preferau să lucreze în echipă şi să cânte în timpul lucrului. Unul dintre ei, de obicei Eid sau Abdullah, începea să intoneze cântul de lucru, ceilalţi răspundeau cu refrenul, apoi cel care dirija relua şi toţi frazau şi contrafrazau, împletind cântecul cu munca. Dacă sarcina pe care o aveau de îndeplinit era grea, ca de exemplu ridicarea vergii mari, atunci începutul cântecului era chibzuit şi măsurat. Echipa se aduna lângă fungă. Eid stătea într-un loc de unde putea fi văzut de toţi, intona primele versuri, iar ceilalţi îi răspundeau şi astfel melodia era intonată pe rând de unii şi de alţii, intrând uşor în ritm şi mărindu-şi volumul, până când toţi ajungeau la unison. Apoi Eid izbea puternic cu piciorul desculţ în punte, bătea tare din palme şi întreaga echipă se apuca cu avânt de lucru, prinzând şi trăgând din greu parâma, în timp ce vergile se ridicau în sus. Era un stil de lucru care s-a dovedit eficient şi atrăgător, încât după două săptămâni europenii s-au alăturat şi ei şi am observat cu mulţumire primele semne că echipajul devenea unitar.

După ce am făcut ordine pe vas, moralul s-a îmbunătăţit şi datorită ştirii primite de Tom prin postul lui de radioamator că soţia din Oman a lui Musalam născuse o fetiţă. În acea noapte teuga a răsunat de cântecele de

bucurie ale oamenilor pentru a sărbători evenimentul.

La jumătatea drumului spre coasta indiană, după ce navigasem 600 mile, am întreprins un exerciţiu de salvare. Pericolul pentru o navă atât de falnică şi mare ca *Sohar* era că, dacă cineva ar fi căzut din întâmplare peste bord, ar fi trecut un timp îndelungat până l-am fi putut pescui. Neavând un motor pe care să-l punem în funcţiune, trebuia să virăm, să umflăm şi să coborâm o barcă de cauciuc şi să o trimitem ca o ambarcaţie de salvare după cel căzut în apă. Pe un vânt puternic sau o mare agitată, *Sohar* ar fi putut fi la o depărtare de vreo milă până când barca de salvare ar fi fost gata. Aveam în permanentă legat la pupă un cablu de siguranţă, cu un laţ la capăt, tras pe apă după noi. Dacă cineva ar fi căzut din întâmplare, ar fi avut totuşi posibilitatea să se apuce de acesta şi să se ţină astfel agăţat. Dar dacă nu reuşea să se prindă de cablu, viaţa lui depindea de viteza cu care lansam ambarcaţia de salvare pentru a-l ajunge din urmă şi a-l lua.

Exerciţiul de salvare a constituit o experienţă de dezmeticire. Am împărţit oamenii în două echipe pe care le-am pus la întrecere pentru a vedea care reuşea să recupereze prima o cutie de carton aruncată în mare, în timp ce *Sohar* naviga mai departe. Prima echipă şi-a îndeplinit misiunea în mod adecvat. Cutia de carton a fost aruncată în ocean, strigându-se: „Om la apă!”. Echipa a scos barca de cauciuc, a umflat-o cu pompa de aer comprimat de la echipamentul nostru de scafandru, a coborât-o, a pus la punct motorul suspendat şi a plecat. Cutia se şi afla la vreo jumătate de milă depărtare, între valuri, în afara razei vizuale, iar cei din barcă au recunoscut că au avut noroc să o găsească. Dar eforturile celei de a doua echipe s-au transformat într-o adevărată situaţie critică. În graba lor nu au reuşit să fixeze cum trebuie planşeul bărcii şi în timp ce era lăsată peste compastie, ambarcaţia a alunecat într-o parte, iar planşeul a căzut şi a fost luat de apă.

— Repede! am urlat. Duceţi-vă după el.

Scândura dădea rigiditate bărcii şi fără ea ambarcaţia nu ar fi putut fi utilizată bine cu un motor suspendat la bord, aşa încât „barca noastră de salvare” ar fi devenit nefolositoare. Mohamed şi P’eter au sărit în barcă, au apucat lopeţile şi au început să vâslească cu disperare spre planşeu. Alesesem în mod special pentru exerciţiu) zi cu vânt şi cu o mare agitată, iar acum, de când avuseseră) imagine a riscului căderii peste bord, oamenii deveniseră mai atenţi. Cu vântul bătând în cocă şi în vergi, *Sohar* ora purtată repede, deşi Trondur, care se afla la cârmă, a alocat înaintarea navei, astfel încât velele fâlfâiau acum libere. Distanţa dintre navă şi barcă s-a mărit repede. Vlohamed şi Poter au vâslit spre planşeul bărcii, dar îmbarcaţia de cauciuc umflată în grabă era plină cu apă şi nainta încet. Fusese proiectată pentru a fi acţionată cu notor şi nu cu două padele. Apoi padela lui Peter i s-a upt în mină. Iată încă o lecţie pentru noi – padelele obişnuite nu erau destul de rezistente. Atunci el a începută vâslească cu lama ruptă şi treptat barca a ajuns din trmă planşeul. Am văzut de la distanţă cum Peter a sărit n apă să îl recupereze iar apoi s-a căţărat din nou în barcă.

În acest timp coborâsem în apă un cablu lung, aproape) jumătate de milă de funii legate împreună, care era arins de barca de cauciuc ca un cordon ombilical. Au fost necesari 12 oameni ca să tragă şi să aducă barca înapoi! a *Sohar*, în siguranţă. Toţi puteam foarte uşor să ne maginăm ce s-ar fi întâmplat dacă ne-am fi aflat într-o situaţie cu adevărat critică, noaptea sau pe timp de Turtună. Şansele de a salva un om căzut de pe *Sohar* în apă erau foarte mici. John Harwood, care urmărise întregul episod din punctul lui de observaţie de pe catargul principal, ne-a atras atenţia asupra unui alt fapt interesant.

— Lucrul cel mai ciudat, a spus el, a fost că atunci când Mohamed şi Peter se agitau în barca de cauciuc, Joi rechini au apărut dintr-odată, unul sub barcă şi altul alături. Cei doi rechini au stat acolo tot timpul, ca şi cum

şi-ar fi dat seama de agitaţia produsă. Unul era lung de aproape trei metri.

Existau şi unele interludii comice care ne înveseleau, Andrew reuşise în fine să adune pentru studiul lui zece crustacee. Acestea se lipiseră nu de torpila special proiectată în acest scop pe care o trăgeam în spatele lui *Sohar*, ci de cablul de siguranţă. Andrew era încântat, căci se dovedea astfel că tinerele crustacee nu se lipeau de nave numai când se aflau în porturi, aşa cum sugera o teorie, ci înotau în larg şi se puteau prinde de nave pe mare. El a început să studieze în fiecare zi cu multă atenţie specimenele, măsurându-le pentru a vedea cât de repede cresc. Într-o zi, trăgând cablul de siguranţă, l-am auzit strigând plin de furie:

— Porcul, neruşinatul!

Ne-am uitat să vedem despre ce era vorba. Andrew ţinea cablul din care picura apă, lovindu-l cu o cavilă. Dislocat din cauza acestui atac. un frumos crab verde căzu pe punte, mişcându-se în grabă să-şi caute un adăpost.

— Mi-a mâncat jumătate din probele mele de crustacee. Porcul lacom, îi arăt eu lui!

Mai mulţi membri ai echipajului au pornit într-o goană comică în jurul punţii urmărind crabul, înarmaţi cu diferite obiecte, polonice, cavile, cuţite şi orice sculă pe care au putut pune mina. În cele din urmă inculpatul a fost prins…

— Te-am prins, strigă Andrew încântat, în timp ce întindea mâna şi apuca crabul. Ca pedeapsă vei servi cauza ştiinţei – şi a pus vietatea într-un borcan cu formol care aştepta gata pregătit.

Crabul care trăise confortabil într-o crăpătură de lângă chilă şi ieşise de acolo doar ca să-şi ia micul dejun, hrănindu-se cu mostrele lui Andrew şi alte resturi, nu era singurul călător aflat la bord pe *Sohar* care ne deranja. Cavităţile întunecate de sub copastie găzduiau o colonie înfloritoare de vietăţi care călătoreau clandestin, o familie numeroasă de greieri. Aceştia îl înnebuneau pe Terry,

operatorul nostru de sunet.

„Nimeni nu va crede că filmul nostru a fost făcut pe mare, dacă tot ceea ce aud nu este decât un ţârâit de greieri”, se plângea el şi plănuia lungi campanii de atac. Noaptea, când Terry făcea de veghe, se putea vedea licărul unei torţe şi se auzeau paşi furişaţi, urmaţi de zgomote înfundate şi tot felul de înjurături, în timp ce fugărea la nesfârşit pe cei care-l chinuiau. Dar greierii se înmulţeau mult mai repede decât putea Terry să-i lichideze, iar nopţile blânde pe mare erau pline de ţârâitul şi bâzâitul lor atât de puţin armonios.

La sfârşitul lunii decembrie am văzut primele semne ale apropierii uscatului. Cercetătorii ştiinţifici au tras cu năvodul o cantitate suplimentară de plancton şi curând după aceea şi băieţii din Oman au avut prima recoltă bună de peşte. Vreo duzină de toni splendizi s-au prins în năvoade, atraşi de momelile lor. Khamees Poliţie l-a ameninţat pe Shanby că-l bate dacă se atinge de peşte şi jumătate de oră mai târziu peştii se frigeau pe cărbuni. Cel mai îndemânatic dintr-o pescarii noştri, Khamees Poliţie, a ales peştele cel mai gras şi l-a fript cu grijă. Apoi, tăind cea mai bună bucată, mi-a adus-o mie, spunând:

— Sunteţi căpitanul, trebuie să fiţi primul care mănâncă din peştele prins. Nimeni nu gustă până nu aţi mâncat dumneavoastră.

Înmulţirea planctonului şi prezenta bancurilor de peşti dovedeau că *Sohar* trecuse d încolo de zonele adânci ale Mării Arabiei, iar acum trebuie să fie peste reciful Bassas de Pedro, la vreo 250 mile de părtare de coasta de sud a Indiei. Urma să navigăm cu foarte mare atenţie, căci *Sohar* pătrundea în ape periculoase. Dacă erau exacte calculele mele, trebuia să apară în calea noastră o salbă de insule de coral, Laccadivele. Aceste insule mici, multe dintre ele neavând o lungime mai mare de o milă, abia se ridică la suprafaţa apei, iar de pe ele se îndreaptă în sus cocotieri înalţi. În partea de est, direcţia de unde venea *Sohar*, insulele sunt înconjurate de recife de coral, care ar

fi putut despica fundul navei. Nu exista nimic care să-ţi indice prezenţa recifelor, niciun prag cât de mic al platformei marine pentru a te alerta. Insulele se ridică brusc deasupra apei, la vreo sută de stânjeni[7]. Dacă am fi dat peste ele noaptea, am fi fost pierduţi.

Am controlat de mai multe ori poziţia navei noastre, iar în noaptea de 9 decembrie am zărit de departe conturându-se farul care marchează capătul de nord al Laccadivelor. Am ordonat o schimbare de drum cu şase puncte spre vest, am redus suprafaţa velică, aşa încât *Sohar* abia se târa prin bezna nopţii. În zori, când lumina a năpădit orizontul şi boarea ridicată de pe mare s-a risipit, am văzut uscatul. Acolo, drept în faţa provei, abia putând fi zărită, apărea o deformare a orizontului de un verde ca măslina, o simplă pată de ceva care nu mai era acea mare albastră pe care o vedeam de două săptămâni. Era micuţa insulă Chetlat, cea mai nordică dintre toate insulele Laccadive şi prima din calea ce-i ducea pe navigatorii arabi de altă dată în China şi care în acelaşi timp a furnizat şi material pentru poveştile lui Sindbad Marinarul.

„În aceste insule – scria geograful arab Idrisi în secolul al XII-lea – veneau navele din Oman să strângă nuci de cocos şi să taie arbori pentru a-şi construi corăbii. Oamenii rămâneau pe insule unde îşi făureau navele pe care navigau apoi spre casă”. Deşi Laccadivele sunt doar nişte fărâme în vastitatea Mării Arabiei, era uşor de văzut de *ce* marinarii arabi au dat peste ele, căci se află chiar în calea vaselor care se îndreaptă din sudul Peninsulei Arabe spre coasta de vest a Indiei. Păduricile de cocotieri de pe insule furnizau arabilor o funie excelentă pentru construirea navelor. Chiar şi *Sohar* fusese asamblat cu frânghie de nucă de cocos din Laccadive, iar oamenii din Agatti care au cusut nava noastră erau insulari din Laccadive… Legăturile arabe istorice dovedesc că peste 90% din locuitorii insulelor sunt musulmani şi ei revendică faptul că islamismul le-a fost adus în timpul vieţii lui

7 Unitate nautică de măsurare a adâncimii, egală cu 1,82 m.

Mohamed de către un sfânt musulman naufragiat în Laccadive.

Din punct de vedere politic aceste insule aparţin acum Indiei, iar când India era guvernată de britanici, insulele fuseseră declarate o regiune protejată, iar insularii erau consâderafi ca un neam al cărui cultură trebuie să fie apărată împotriva influenţelor dăunătoare venite din afară. Fără îndoială, cultura din Laccadive merita să fie protejată. Locuitorii din aceste insule trăiau într-o societate aproape idilică. Fiecare mică insulă era o comunitate condusă de un sfat al bărbaţilor care se întâlneau pentru a dirija viaţa insulei. Acest sfat nu avea decât puterea opiniei publice, iar locuitorii dădeau ascultare sfatului pur şi simplu pentru că acesta reprezenta dorinţele obştii. Nu se cunoşteau crime. În arhiva coloniala nu se afla înregistrat nici măcar un singur caz de omor sau violenţă: Singura culpă, şi aceasta rară, era furtul de nuci de cocos din copacul altuia. Dacă nucile furate nu erau restituite, făptaşul era pus să stea într-un colţ, cu fata la perete, ca un copil obraznic. În această societate în care crima şi fapta josnică rămâneau necunoscute, un astfel de ostracism era suficient. Cealaltă crimă era absenţa la vânătoarea de şobolani, atacurile regulate organizate împotriva şobolanilor de copaci care distrugeau recolta de nuci de cocos. Tinerii se urcau în copaci şi îi scuturau până când şobolanii cădeau jos, unde mulţimea care aştepta îi gonea cu bete. Absenta la o vânătoare comunală de şobolani era total dezaprobată, iar consiliul trimitea o avertizare absentului. îi dădea totuşi o şansă: dacă putea să aducă în următoarele zece zile cinci şobolani morţi ora iertat, chiar şi de statul la colţ.

Nucile de cocos şi peştele constituiau singurele produse ale insulelor – până şi orezul trebuia adus de pe continent. Societatea era de obicei împărţită în patru grupuri, după ocupaţia fiecăruia. Existau astfel proprietarii de pământ, constructorii de vase, pescarii şi cei care se urcau în cocotieri. Separate de India de mai bine de 200

mile de ape deschise, insulele Laccadive erau de secole izolate din punct de vedere geografic. După independentă, guvernul Indiei a păstrat statutul special al insulelor, declarându-le teritoriu unional, Laccadivele urmând a fi administrate direct de la New Delhi şi, cu una sau două excepţii, accesul străinilor în insule era interzis.

Privind spre conturul verde al insulei. Chetlat, pe măsură ce *Sohar* se apropia cu toate pânzele sus, ne închipuiam că navigam într-un vis. Insula părea că răspunde oricărei noţiuni de paradis tropical. O linie de nisip alb strălucitor devenea de fapt o plajă care ducea spre plantaţiile de palmieri. Printre copaci puteam distinge acoperişurile din ţiglă roşie şi cele din stuf ale caselor băştinaşilor. În partea de sud a insulei, o întindere de apă strălucitoare acvamărină indica prezenţa unui prag de Coral. peste care îşi purta spumele câte un val molcom, pierzându-se apoi într-o lagună de un albastru palid. Două pirogi mici pescuiau la adăpostul coastei şi înaintau încetişor, cu sfială, îndepărtându-se de ţărm pentru a urmări apropierea noastră. Mă întrebam în sinea mea ce îşi închipuiau că este *Sohar*, cu velele sale mari, albe şi emblema purpurie a sultanatului, o imagine din timpuri străvechi.

Se impunea totuşi să mă concentrez. Era pentru prima oară că trebuia să ancorez o corabie cu velatură, fără motor, la care se mai adăuga şi faptul că nu ştiam nimic despre curenţi şi situaţia mareei. Am avut un moment de panică, când un şir de valuri deferlante a apărut lângă locul pe care îl alesesem pentru ancorare dar, uitându-mă mai bine cu binoclul, am văzut că valurile erau în partea mai îndepărtată a ancorajului. *Sohar* aluneca uşurel prin apa de un albastru întunecat. Era o insulă de coral clasică. La o distanţă de jumătate de milă de coastă şi la o adâncime de vreo 60 metri, sondorul nu găsea încă fundul apei. Apoi, culoarea mării s-a schimbat dintr-odată din albastru închis în verde ca jadul, iar noi alunecam acum peste marginea recifului de coral.

— Jos vela artimon, i-am strigat lui Mohamed.

Vela de la pupa a fost strânsă şi legată şi oamenii au lăsat în jos verga până la punte. *Sohar* se afla acum la circa 70 metri depărtare de locul ales.

— Jos vela triunghiulară! am strigat eu, iar Mohamed a repetat:

— Jos vela triunghiulară, jos vela triunghiulară!

Oamenii, ca şi europenii, erau la fel de pricepuţi la comenzi atât în arabă, cât şi în engleză şi vela triunghiulară, cea mai din prova navei, a dispărut ca o batistă în mâinile unui prestidigitator.

Toţi cei care nu manevrau velele stăteau lângă parapet şi priveau insula, vrăjiţi de frumuseţea ei.

— Şcota velei mari, cârmă bandă, Khamees.

Echea a scârţâit, în timp ce Khamees Poliţie, cu capul aplecat pentru a privi sub velă, a împins-o spre partea ferită de vânt şi a adus nava cu prova în vânt. Tom a slăbit şcota velei mari, lăsând vela fără vânt.

— Daţi drumul ancorei!

Trondur, aflat pe puntea teugii, a aruncat o privire în urmă pentru a se asigura că totul era în regulă, a făcut un semn unuia să urmărească lanţul cum alunecă peste bord şi dintr-o tăietură de cuţit i-a dat drumul celei mai bune ancore de pe prova, lăsând-o să cadă în apa limpede, adâncă de 9 metri, frumoasă, marcată de pietre neregulate de coral. Încetişor, *Sohar* s-a oprit, şi-a îndreptat prova contra vântului şi apoi a rămas neclintită, prinsă de lanţul ancorei.

Sosirea noastră fusese remarcată. Printr-o deschizătură din recif au apărut pufăind două bărci cu motor. Comitetul de primire nu arăta prea atrăgător. Bărcile cu motor erau încărcate cu poliţişti înarmaţi, îmbrăcaţi în uniforme de culoare kaki şi purtând puşti. Această privelişte descurajatoare, a fost atenuată, la o privire mai atentă, de faptul că poliţiştii înarmaţi se uitau cu gura căscată, uimiţi, sau râdeau plini de încântare. *Sohar*, cu înfăţişarea exotică pe care o avea, ar fi putut tot

atât de bine să fie şi o navă cosmică dintr-o altă planetă. În timp ce şalupa conducătoare trăgea lângă *Sohar*, am identificat ofiţerul de serviciu, un om cu o înfăţişare amabilă, într-o uniformă de căpitan al armatei britanice cam de prin anul 1940. Oamenii lui erau destul de bizar îmbrăcaţi, cu pălării mari de junglă cu boruri late, căptuşite cu un material de un roşu puternic, care putea fi văzut ori de câte ori îşi scoteau pălăriile pentru a-şi şterge fruntea, ceea ce făceau în mod frecvent, căci era foarte cald. Purtau cămăşi bine călcate cu iniţialele PL – poliţia din Laccadive – pe plăcuţe metalice prinse pe umeri, şi şorturi grozave, cum nu mai văzusem încă. Scrobite până la o rigiditate extraordinară, aceste şorturi stăteau cam la vreo 30 cm depărtare de coapsele poliţiştilor, asemenea gurilor căscate ale clopotelor de biserică. Erau desigur foarte răcoroase pentru cei care le purtau, dar pentru cei care le priveau păreau foarte comice. Această ţinută ciudată era completată cu moleliere kaki înfăşurate strâns pe picior, care intrau în ciorapi tot kaki. Fiecare ciorap era astfel tăiat încât gleznele rămâneau dezgolite. În picioare purtau pantofi de tenis.

Era clar că acest detaşament al poliţiei din Laccadive se îmbrăcase în ţinuta pentru ocazii speciale, aşa că noi îi priveam cu politeţe cum încercau să urce din barca lor pe nava noastră. Era la fel de limpede că veniseră să pună nava noastră sub arest. Pe chipul ofiţerului se puteau vedea jena şi încercarea de a părea cât mai grav. Efectul produs de primii săi paşi pe punte a fost dezastruos, căci, călcând apăsat pe ceea ce el credea că este o treaptă abordajului. a pus piciorul pe o cutie de carton cu ouă. S-a auzit un trosnet şi respectivul s-a aplecat înainte* căzând în braţele lui Trondur. Soldaţii lui, stânjeniţi de puştile din cel de-al doilea război mondial pe care le purtau, se înghesuiau în şalupele lor, încercând fără succes să se urce pe navă, până când Peter Dobbs s-a aplecat şi s-a oferit să le ţină armele. Evident uşuraţi, i le-au întins lui Peter.

— Ce faceţi aici? a întrebat ofiţerul, după ce s-a

desprins din îmbrăţişarea lui Trondur. Vorbea o engleză excelentă. Această regiune este interzisă, a continuat el, şi mă văd obligat să vă cer să plecaţi.

— Am o scrisoare din partea Ministerului Afacerilor Externe al Guvernului Indiei, i-am replicat eu. În această scrisoare se arată că ministerul nu are nicio obiecţie ca nava mea să viziteze insulele.

Ofiţerul păru vizibil uşurat. Era evident că nu-i plăcea să ne gonească din Chetlat. Vizitatorii erau foarte rari prin aceste meleaguri.

— Voi lua legătura cu conducerea mea şi voi informa asupra situaţiei. Între timp oamenii dumneavoastră nu au voie să coboare de pe navă. Veniţi cu mine la poliţie pen-Iru a îndeplini formalităţile necesare.

Zece minute mai târziu mă aflam sub escortă la bordul unei ambarcaţii cu motor şi treceam printr-o deschizătură în recif. Insula Chetlat era atât de frumoasă, încât îţi venea greu să crezi că e reală. În timp ce şalupa îşi tăia drum prin canal, intrând în laguna de un turcoaz şters, vedeam plaja dinspre vest ca o semilună străjuită de cocolieri. Nisipul strălucea, se zăreau câteva case. un debarcader şubred şi nişte barăci cu acoperiş din stuf care se în tindeau până la plajă. Şalupa s-a apropiat de debarcader. şi a fost legată cu cabluri. Întovărăşit de căpitanul de poliţie, am pornit-o de-a lungul platformei de lemn.

La capătul debarcaderului era adunată o mulţime care nelepta. Bărbaţi şi copii mă priveau în tăcere. Bărbaţii purtau *saronguri*[8] drepte care le ajungeau până la glezne, ci ţi va aveau cămăşi, iar cei mai bătrâni o eşarfă specială, n simplă bucată de pânză pusă pe creştetul capului, trasă peste urechi ca n broboadă. La o oarecare depărtare, în spatele bărbaţilor, se vedeau mici grupuri de femei, înhrâcate cu fuste şi pieptare în culori vii. Părul negru

8 Fustă largă, făcută dintr-o fîşie lungă de pînză înfăşurată In jurul corpului şi prinsă la mijloc, purtată de bărbaţi şi femei In arhipelagul malae/.ian şi în insulele din Oceanul Pacific.

lucios le ajungea până la umeri şi era prins la spate cu basmale colorate, Erau asemenea unor mănunchiuri de flori tropicale împrăştiate la întâmplare printre trunchiurile cocotierilor care formau un adevărat baldachin deasupra micii insule. Toţi, bărbaţi, femei şi copii, se uitau la mine timizi şi curioşi.

— Sunt speriaţi, îmi spuse căpitanul de poliţie, cei mai mulţi dintre ei nu au văzut până acum decât indieni. Pielea dumneavoastră albă îi sperie.

În epoca radioului, a televiziunii, a revistelor ilustrate şi a călătoriilor în toată lumea părea extraordinar ca generaţia de azi a locuitorilor insulei Chetlat să nu fi văzut niciodată un străin care să nu fie cetăţean indian. Numai aceia care se duceau pe continent aveau o idee despre lumea din afară. Înainte de independenţă, insula era vizitată o dată pe an de către comisarul districtului sau de către asistentul său, pe rând. Dar de la independenţă niciun alb – aşa mi. s-a spus – nu a venit vreodată pe Chetlat. În timp ce mergeam împreună cu căpitanul către biroul lui pe poteca de nisip care şerpuia printre palmieri, unii dintre bărbaţi păşeau înaintea noastră de-a-ndărătelea, nemailuându-şi ochii de la mine. O ceată de copii fugea de o parte şi de alta a drumului, ascunzându-se printre copaci, de unde, simţindu-se în siguranţă, se tot uita spre noi. Acei oameni care fuseseră pe continent şi se considerau mai cu experienţă au format un detaşament în spatele nostru şi, plini de importanţă, ne conduceau ca o escortă.

În biroul căpitanului de poliţie se afla un aparat de radio emisie, singura legătură oficială a insulei cu lumea exterioară şi mândria întregului birou. Pe lângă aparatul de radio, o altă legătură cu exteriorul o constituia feribotul guvernamental care ancora în afara recifului o dată la două săptămâni, rămânând câteva ore pentru a transfera încărcătura în bărcile băştinaşilor. Când a sosit *Sohar*, insularii aşteptau de trei săptămâni feribotul care întârziase şi unii dintre ei au venit plini de speranţă să

ceară ţigări. În timp ce operatorul radio al poliţiei transmitea în codul Morse, mă uitam în jurul meu. Mobilierul cu «prindea doar un birou, patru scaune şi o cutie de carton ruptă care servea drept coş de hârtii. Aşezându-se pe unul din scaune, căpitanul a căutat cu grijă într-un sertar până când a reuşit să găsească un formular guvernamental vechi, o hârtie cenuşie-cafenie care începuse cu timpul să se fărâmiţeze pe la colţuri. Întorcând-o în aşa fel încât să poată scrie pe dosul ei, i-a aruncat o privire imploratoare sergentului său. Fără niciun cuvânt, acesta s-a scotocit prin buzunare şi i-a înmânat singurul pix al biroului.

Problemele oficiale au durat un timp îndelungat, dar plăcut. Au fost aduse nuci de cocos verzi pentru a avea ceva de băut. Poliţiştii din escortă şi-au schimbat uniforma şi au reapărut purtând cămăşi largi şi *saronguri*. Ni s-a servit apoi peşte cu *curry*.

— Ne odihnim bine aici, recunoscu sergentul care se tot uita peste umărul ofiţerului pentru a controla ce scria acesta.

Am citit etichetele de pe rafturi din spatele căpitanului: „Staţia Chetlat – Rapoarte asupra crimelor”, „Staţia Chetlat – Dosare în curs de rezolvare”. Etichetele erau vechi şi încreţite. Cele câteva documente aflate deasupra lor păreau că nu fuseseră mişcate de foarte mult timp.

— Câţi poliţişti aveţi în subordine? l-am întrebat pe căpitan.

Era tocmai pe punctul de a răspunde, când sergentul i-a aruncat o privire. Fără îndoială, îşi închipuia că eram un spion şi aceasta constituia o informaţie secretă importantă.

— Suficienţi, răspunse căpitanul cu un aer lipsit de convingere.

— Când a fost comis ultimul delict pe insulă?

A stat un moment pe gânduri.

„Anul trecut am avut un caz de furt.

— Şi ce s-a întâmplat?

— Omul a fost achitat.

Numărasem cel puţin 12 jandarmi înarmaţi, în afară de căpitan, sergent şi radiofonist – mi se părea excesiv pentru un loc atât de paşnic.

— De când există un post de poliţie pe insulă?

— De când guvernul Indiei a hotărât să ajute insulele Laccadive şi să le modernizeze.

— Dar am citit că altă dată nu se comitea nicio crimă pe insulă. De ce aveţi nevoie de atâţia poliţişti?

— A, lucrurile s-au schimbat. Acum insulele sunt moderne. Aşa că trebuie să fie şi crime.

Şi am aflat astfel trista poveste a insulei Chetlat. Paradisul descris cu patruzeci de ani în urmă în rapoartele oficiale ale comisarilor districtului a fost ruinat de birocraţia adusă de guvernul Indiei, care pretindea că este paznicul insulelor Laccadive. Ideea de a proteja insulele şi de a trimite un ajutor special reprezenta de fapt un potir eu otravă. Libertatea locuitorilor insulei era serios îngrădită sub pretextul că aceştia trebuiau să fie apăraţi de influenţele din afară. Poliţia era obligată să alcătuiascărapoarte despre insulari. O dispoziţie oficială ameninţa insularii cu închisoarea dacă ar fi făcut semne vaselor străine. Pentru a călători în afara insulelor, locuitorii aveauj nevoie de permise speciale. Funia din fibră de nucă dea cocos, principala lor resursă, nu putea fi însă vândută decât prin agenţii guvernului. Această măsură constituia <y ocazie ideală de jecmănire a populaţiei de către negustoriij lipsiţi de scrupule. Zahărul şi orezul erau distribuite prinţ tr-o raţie oficială. Pe scurt, insularii nu se bucurau de drepturi depline, iar traiul lor era înrăutăţit datorită pe H sibilităţii de şantaj pe care o aveau micii funcţionari. Astfel, ideea de a proteja cultura din insulă, ferind-o de mi fluenţele din afară, devenise o farsă sinistră, tocmai datorită numărului mare de funcţionari guvernamentali veniţi din exterior, care invadaseră insula. Erau poliţişti, consilieri pentru agricultură, consilieri în domeniul pescuitului, persoane

din partea Consiliului Muncii, asistenţi medicali – lista părea fără sfârşit. Insula avea o populaţie de aproximativ 1600 locuitori şi existau probabil cel puţin 50 de funcţionari civili care locuiau aici, toţi aducând obiceiuri şi atitudini de care insula trebuia de fapt să fie ferita.

Inutilitatea acestor salariaţi guvernamentali era aproape totală. Nu exista nicio crimă serioasă de care să se ocupe poliţia, iar poliţiştii erau reduşi la a fi mai mult un fel de spioni. Experţii în pescuit aveau puţine să-i înveţe pe locuitorii insulei, care generaţii de-a rândul fuseseră pescari. Pe lângă aceasta, chiar dacă metoda de a prinde peşte fusese îmbunătăţită, nu exista nicio modalitate pentru conservarea lui în vederea exportului, aşa că pur şi simplu se strica. Oamenii de la Consiliul Muncii nu aveau nimic de făcut. Nu era necesar să se construiască şosele pentru că în Chetlat nu existau automobile, după rum nici poduri nu trebuiau, căci insula nu avea râuri. Singurul proiect pentru o construcţie mai importantă, un nou debarcader în lagună, fusese abandonat de doi ani, din lipsă de materiale. Stâlpii de fier rugineau în apa caldă şi sărată, iar localnicii foloseau mai departe vechiul debarcader şubred, din lemn. Consilierii agrari fuseseră trimişi de guvern să înveţe pe insulari să cultive specii noi de plante, dar când am încercat să cumpăr lucruri proaspete pentru *Sohar*, nu am găsit decât nişte roşcove prăpădite, piper şi câteva chitre. Altceva nu exista, iar localnicii aveau ca hrană de bază nucile de cocos şi peştele. Chiar şi starea sănătăţii lor era neglijată. Micii funcţionari guvernamentali aduseseră, odată cu venirea lor, şi noi boli.

Asistenţa sanitară nu dispunea de medicamente. Când ne aflam acolo a izbucnit o mică epidemie de gripă şi dulapul cu medicamente de pe *Sohar* a furnizat singurele aspirine disponibile.

Numai darurile naturale ale insulei au rămas nevătămate şi singurul lucru urât era complexul de barăci guvernamentale de lângă debarcader, având o firmă

ponosită pe care scria: „Biroul Subinspectoratului Ingineresc al Districtului – Insula Chetlat”. Altfel, insula constituia un peisaj plăcut cu pâlcuri de cocotieri şi nisip de coral imaculat. Printre trunchiuri de copaci se întretăiau cărări de la o casă la alta. Pui cloncăneau şi scurmau după mâncare. Câte o capră, ici şi colo, păştea tihnită câteva frunze. Singurele zgomote care se auzeau erau vuietul îndepărtat al mării lovindu-se de recifele de coral şi foşnetul permanent al frunzelor palmierilor în bătaia alizeului. Nisipul moale înăbuşea paşii şi localnicii umblau atât de încet, încât ai fi zis că li se înfundă piciorul până la gleznă pe poteci. Căpitanul m-a dus într-una din clădirile cu acoperiş de stuf de jos de lângă debarcader. În interior, protejată de soare, se afla una dintre unicele bărci ale insulei, un *odam*, cu o cocă elegantă, lungă de vreo 9 metri, cusută cu funie din fibră de nucă de cocos, asemenea lui *Sohar*. Pe coasta Malabar am văzut o astfel de ambarcaţie, plutind tot atât de elegant ca şi un pescăruş. Cu douăzeci de ani în urma aceste *odamuri* făceau curse regulate pe continent, du când funie de cocos spre vânzare şi mi s-a spus că erau guvernate după sistemul arab cu tăbliţe şi sfoară. Acum nu mai era nimeni în Chetlat care să ştie cum să conducă o astfel de ambarcaţie şi arareori se mai vedea navigând un *odam*. Cei câţiva pasageri care mai veneau pe insulă preferau să aştepte feribotul guvernamental, oricât de neregulate erau cursele, iar preţul funiei de nucă de cocos, care reprezenta un monopol al guvernului, era prea mic pentru a mai merita transportul.

Darul cel mai generos al naturii era tăinuit în adâncurile mării, în jurul insulei. Dave Tattle, scafandrul de pe *Sohar*, a făcut o imersiune de explorare de îndată ce m-am întors la bord, pe la sfârşitul după-mesei. El efectuase numeroase scufundări în întregul Ocean Pacific, chiar şi în Antarctica, sub gheaţă, colectând specimene pentru oceanologi. Acum s-a cufundat cu o puşcă cu suliţă ca să caute ceva pentru cifia noastră. După vreo trei

minute de stat sub apă, şi-a scos capul lângă navă şi a deschis vizorul pentru a striga plin de încântare:

— Ar trebui să vedeţi reciful de jos, este de necrezut. Sunt atât de mulţi peşti! Oriunde ai privi, nu vezi decât peşti, adevăraţi pereţi de peşti…

A dispărut apoi sub apă, într-un nor de băşici. Când a reapărut cincizeci de minute mai târziu era tot atât de emoţionat. Ne-a adus pentru cină vreo jumătate de duzină de peşti, fiecare având între două şi patru kilograme.

— N-am mai văzut aşa ceva până acum, ne-a spus el. Când m-am cufundat prima oară, m-am trezit căzând peste un peşte mare, care trebuie să fi avut vreo 24 de kilograme, o garopa. Am mai văzut eu asemenea peşti, dar foarte rar. Sunt un soi de peşti solitari care nu trăiesc în bancuri. Şi sub mine nu era doar o singură garopa uriaşă, ei douăsprezece, care se mişcau foarte lent printre stânci, de parcă ar fi fost o turmă de vaci la păscut.

Bogăţia vieţii acvatice de pe Chetlat a fost o adevărată încântare pentru biologii de pe *Sohar*, Patru zile la rând N-au tot cufundat şi au adunat mostre, plini de o emoţie care se reanima de fiecare dată când treceau dintr-un loc în altul. Andrew se extazia în faţa melcilor şi a stelelor de mare, care reprezentau specialitatea lui. „Uitaţi-vă la ăsta”, îl auzeam exclamând, în timp ce ne arăta câte un specimen deosebit de dezgustător de melc de mare ca să-l admirăm. Era o băşică mare, umflată, din care se prelingea apă… E minunat, n-am mai văzut încă un asemenea exemplar”. Şi apoi lăsa vietatea să cadă într-una din multele găleţi care făceau acum ca puntea să pară un acvariu cu stele de mare, crabi şi bucăţi de coral cu nenumărate crustacee pe ele. Mândria colecţiei lui erau o imensă stea de mare, de culoare gălbuie şi de mărimea unei pâini de casă, şi o alta cu braţe lungi.

Mulţimea peştilor de mari dimensiuni întrecea tot ceea ce scafandrii noştri văzuseră până atunci. Arareori peştii se speriau de oameni. Era evident că nu mai avuseseră loc alte imersiuni până atunci la Chetlat.

Umblând după peşti pentru masă, Dave Tattle a văzut că ceea ce-i trebuia era să găsească peşti suficient de mici care să nu-i după undiţa sau să-l tragă prea departe de navă. Bancurile de peşti erau atât de dese, încât o dată sau de două ori, când a lovit peştele cu suliţa, lama a pătruns prin pradă, trecând mai departe şi străpungând încă un peşte de alături, aşa că dintr-o lovitură a prins doi peşti. Alţi scafandri au povestit că au văzut peşti buzaţi uriaşi, ajungând până la 45 kg şi că de multe ori au dat peste specii care în mod normal nu trăiesc decât în ape foarte adânci. Pe coral era o gamă completă de specii care se găsesc numai în asemenea locuri, şi bancuri mari de peşti treceau peste coral, lăsând în urmă un nor lăptos de praf alb. Scafandrii le-au auzit chiar scrâşnetul dinţilor pe când muşcau din capetele aflorimentelor recifului.

Expresia de pe chipul căpitanului de poliţie a fost şi mai încurcată patru zile mai târziu, când mi-a dat ştirile aşteptate. Ministerul de Interne din New Delhi, care răs – pundea de administrarea teritoriilor din Protectorat, anulase permisiunea dată de Ministerul Indian de Afaceri Externe. Se dăduse dispoziţie ca *Sohar* să părăsească insulele Laccadive.

Primii navigatori arabi considerau Laccadivele ca făcând parte dintr-un arhipelag vast, insulele Dibajat, împrăştiate de-a curmezişul drumurilor maritime dintre India şi Peninsula Arabă. Geografii arabi deosebeau uneori insulele producătoare de funie de cocos, din nord, Laccadivele, de cele din sud, Maldivele moderne unde se găsesc scoici *cowrie*. Aceste scoici erau folosite în unele comunităţi din Africa şi India ca monede şi astfel vasele arabe se opreau în Maldive pentru a încărca asemenea scoici şi earapacele broaştelor ţestoase care veneau pe ţărm cu miile pentru a-şi depune ouăle. Geografii arabi credeau că insulele Dibajat erau conduse de o femeie, o regină care trăia în mare lux, şi exista o poveste marinărească despre una din aceste insule, populată în întregime numai c. U* femei. Era vestita Insulă a Femeilor,

unde, aşa cum se spune în povestirile marinăreşti din colecţia cunoscută sub denumirea *Minunile Indiei*, un echipaj arab a ajuns din întâmplare. Marinarii credeau că se rătăciseră pe mare şi puteau astfel să se salveze, dar au fost înhăţaţi de o mulţime de femei, peste o mie, care i-au dus pe dealuri, solicitându-i într-atât, încât în Cele din urmă au murit de extenuare. Singurul supravieţuitor, un bătrân marinar musulman din Cádiz care a fost ascuns de o bătrână, a izbutit Mfi-şi facă o canoe cu care a scăpat împreună cu salvatoarea lui şi a trăit pentru a povesti întâmplarea.

La baza poveştii despre Insula Femeilor s-ar putea să fie insula Minicoy, care se află la jumătatea drumului înlir Maldive şi Laccadive, iar marinarii arabi veniţi prin melc locuri au adus poate informaţii despre viaţa şi tradiţia acestei insule, unde femeile aveau rol conducător. Singur a obligaţie a bărbatului era să procure hrană, peşte sau nuci de cocos, iar după ce aşi/jura raţia pentru o zi, obliga via lui se termina. Toate hotărârile importante erau luate de soţie. Ea era proprietara casei, drept care se transmitea prin femei, iar când un bărbat se însura, se ducea să locuiască în casa soţiei şi lua numele acesteia. De asemenea probabil că atunci, ca şi acum, femeile formau majoritatea în Minicoy, pentru că bărbaţii din această insulă erau marinari şi plecau mereu de acasă. Pe lângă faptul că aici era în floare matriarhatul, insulele Laccadive făceau parte din arhipelagul Dibajat, condus de către o femeie. Arhipelagul era fief al regatului Cannanore de pe continentul indian, unde trebuiau să trimită anual un tribut de funie de nucă de cocos. Cannanore avea adesea drept conducător tot o femeie, o regină numită Arrakal Bibi, iar dinastia din Cannanore recunoştea dreptul la tron al femeii.

Această noţiune a Insulei Femeilor pare să fi fost combinată cu practica indiană cunoscută sub numele de *suttee* sau „sinuciderea văduvei” şi a servit ca sursă pentru aventurile din cavoul înhumării din poveştile lui Sindbad

Marinarul. În călătoriile sale, Sindbad ajunge într-o ţară unde devine favoritul conducătorului. Acesta vrea ca Sindbad să rămână în insula sa şi îl căsătoreşte cu o localnică dintr-o familie bună. Sindbad trăieşte bogat şi fericit cu soţia sa până când aceasta se îmbolnăveşte şi moare. Spre groaza lui, el află că trebuie să fie îngropat de viu împreună cu ea. Obiceiul locului cere ca soţul femeii moarte să fie coborât cu o funie în osuar împreună cu cadavrul soţiei şi cu o mică cantitate de hrană şi apă, apoi intrarea este blocată de jeluitori, iar bărbatul lăsat să piară. Sindbad încearcă să se împotrivească, dar cei din jurul lui îl coboară cu forţa în osuar. Când Sindbad refuză să se dezlege din funie, ceilalţi îi aruncă în cap celălalt capăt al funiei şi pleacă. Înconjurat de schelete, Sindbad supravieţuieşte într-un mod înfiorător, omorând pe alţi văduvi coborâţi acolo şi furându-le mâncarea. În cele din urmă se sperie de un animal sălbatic care se învârte în jurul lui, şi-l urmăreşte de-a lungul unui pasaj îngust, pentru a se trezi în cele din urmă pe plajă. Acolo, spre marea lui bucurie, vede trecând un vas arab. El reuşeşte să atragă atenţia marinarilor de la bord şi este salvat, continuându-şi aventurile.

Când am ridicat ancora din Chetlat la 13 decembrie, ne separau de India cele 170 de mile ale Mării Larwi, numele arab medieval al Mării Arabiei. În această parte a călătoriei, John Harwood a văzut primele balene. În dimineaţa zilei de 14 decembrie am dat peste vreo şapte sau opt balene, care mi s-au părut a fi balene ucigaşe. Se aflau exact în drumul nostru şi ieşeau la suprafaţă în mod regulat pentru a respira, complet relaxate. Din când în când ţâşneau afară din apă, pentru a reveni înapoi cu o pleoscăitură răsunătoare. Alteori îşi scoteau numai capul din apă, de parcă ar fi fost nişte câini de pază Veghind asupra lui *Sohar*, care se îndrepta spre ele. Curând după aceea am întâlnit un grup de alte nouă cetacee la vreo 150 metri depărtare. Nici acestea nu erau deloc grăbite sau tulburate. Înotau la suprafaţă cu aripioarele lor verzui-

celnuşii, tăind apa pe lângă noi. Cincisprezece minute mai târziu a apărut un al doilea grup de şase, în partea opusă a navei, iar când vântul a prins a bate şi *Sohar* a pornit mai repede, doi delfini şi-au luat postul în primire şi au început să se joace în jurul provei, învârtindu-se şi plonjând în siajul agitat. Pentru a completa carnetul cu note al lui John, încă o balenă mică a trecut seara aproape de pupa.

Această viaţă marină bogată era urmărită de stoluri de păsări acvatice, în special rândunici negre, care se roteau şi coborau ca săgeata deasupra stropilor de apă împrăştiaţi de balene şi alle vietăţi. Peşti de câte o jumătate de kilogram goneau spre suprafaţă peştişori. Aceştia se aruncau în aer ca să scape de urmăritorii lor, iar păsările scoteau strigăte prelungi şi îi răneau cu ciocurile. La rândul lor prădătorii căpeau victimă altor peşti mai mari, care îi atacau venind de jos dţn adâncuri, iar suprafaţa mării răbufnea ca o lovitură de tun când un peşte mare de pradă pornea la atac.

Rechin! Rechin!” strigă Khamees Poliţie, arătând peste bord. Acolo, bine prins în cârligul undiţei noastre, era un mic rechin. A fost ridicat cu iuţeală la bord de către Peter, înjunghiat de Trondur cu un trident şi lovit în cap cu o cavilă de către Mohamed. Khamees Poliţie Pa adus în triumf. Acest efort internaţional a avut ca rezultat o masă excelentă din carne de rechin. Mi-am notat reţeta. Rechinul a fost curăţat, dezosat şi fiert în apă de mare, până când carnea a devenit fragedă. Carnea a fost apoi scursă de apă şi înfăşurată într-un prosop, stoarsă bine de toată zeama, fărâmiţată în bucăţele şi pusă împreună cu ceapă la prăjit pe un foc de cărbuni şi s-au adăugat usturoi, roşii din conserve, diferite condimente. Mâncarea astfel pregătită a fost reîncălzită şi servită: era într-adevăr delicioasă.

Shanby atinsese atunci nadirul absolut al carierei lui de bucătar. Refuza să pregătească *chapattiiiri* pentru masa de seară şi începuse să se învârtă în jurul maşinii de gătit, tot aşteptând ca altcineva să pregătească mâncarea, iar

apoi se repezea să capete prima porţie, o farfurie cât mai plină. Şi, pentru a pune capac la toate, a fost prins furând din cămara navei. S-a grăbit spre cuşeta lui, unde s-a ghemuit ca să camufleze o cutie cu compot de piersici, încercând apoi să-şi umple gura cu acestea mai înainte de a fi observat. Am ajuns la concluzia că era asemenea unui copoi, plăcut la vedere, adulmecând întotdeauna mâncarea dar incorigibil.

La o depărtare de o sută de mile de coastă am văzut nidenţa de netăgăduit a pământului indian – bucăţi de lemn, de plastic, zdrenţe din năvoade, o vegetaţie în putrefacţie, câte o sticlă veche, pete mari de ulei, alge adunate în mănunchiuri şi tot felul de gunoaie. În ciuda aspectului cu totul neplăcut al apei, cercetătorii ştiinţifici au devenit foarte ocupaţi, luând mostre din aceste resturi. Peliculele de ulei au fost adunate şi îmbuteliate pentru analiză. Mari cantităţi de alge au fost colectate şi ridicate la bord pentru a fi examinate şi a se vedea ce fel de vietăţi conţin. Au fost găsiţi nişte viermi mici respingători, crabi minusculi şi larve. Pentru a compensa acest (rup revoltător, plasa a scos la iveală peşti foarte frumoşi, în multe culori, care trăiau în jurul gunoaielor, hrănindu-se cu organismele aflate în acestea. Din nou puntea lui *Sohar* arăta ca un acvariu itinerant, în timp ce peştii – r învârteau în găleţile cu apă de mare. aşteptând să fie fotografiaţi şi identificaţi. În după-masa următoare, *Sohar* (i trecut printr-o altă probă de poluare care, la început, un crezut că ar fi petalele unor flori sau frunze de copaci aduse de vânt pe mare. La o examinare mai atentă, petalele s-au dovedit a fi aripile şi corpurile a milioane şi milioane de molii care, dintr-un motiv necunoscut, comiosrră o sinucidere în masă.

A apărut şi un pui de balenă, lung de vreo 5 m şi singur… Inim bănuia că fusese separat de părinţii lui şi se pierduse.

Puiul îşi închipuia poate că *Sohar* l-ar fi putut dădăci, ari ne urmărea plin de o mare curiozitate. A înotat până la

pupa la o distanţă de vreo 20 şi. ceva de metri de vas, apoi s-a întors şi s-a lăsat purtat de valuri în jurul pupei, inspectând din când în când nava. Mai apoi s-a depărtat încet, rămânând mereu la suprafaţă, aruncând apa regulat, aşa cum este specific unui pui de balenă, iar în cele din urmă s-a auzit o lovitură a cozii. John ne spunea că prin anii 1860 existau multe balene în Marea Laccadivelor care atrăgeau balenierele. Acum se părea că balenele aproape dispăruseră! întregul Ocean Indian fusese recent declarat un sanctuar al acestor mamifere, dar probabil că era prea târziu.

Saleh, care se afla la cârmă, ne-a povestit despre o balenă uriaşă, numită *Haut*, care putea, frecându-se de partea laterală a unei nave, să o răstoarne. Pentru a speria balena, se loveau una de alta două bucăţi de metal care produceau un zgomot puternic. Ceea ce povestea el era interesant, căci repeta aproape cuvânt cu cuvânt primele povestiri arabe. M-am gândit atunci cât de mult dominase balena poveştile despre mare. În secolul al V-lea se spunea că Brendan debarcase pe spatele unei balene, pe care echipajul lui a luat-o drept o insulă. Şi lui Sindbad i s-a întâmplat la fel. Pe insula-balenă a lui Sindbad erau stânci şi copaci şi un râu unde tovarăşii lui s-au dus să-şi spele veşmintele. Când balena s-a cufundat în apă, ceilalţi pasageri au plecat repede la vasul lor. Sindbad s-a salvat intrând într-o albie de lemn pe care a vâslit-o cu mâinile şi picioarele, în timp ce „peştii tot căutau să ciugulească din picioarele lui”, până când a ajuns pe pământ adevărat.

Un şarpe strălucitor, galben cu verde, de vreun metru şi ceva, a reprezentat pentru *Sohar* următorul semn al apropierii uscatului. Învăţatul *mu’allim* Ahmed Ibn Majid afirmase că prezenţa şerpilor de mare constituia un indiciu sigur că pământul era aproape şi Andrew ne-a confirmat că toate speciile de şerpi de mare, cu excepţia uneia singure, trăiesc în ape-puţin adânci. Aşa că din punct de vedere zoologic, Ibn Majid avea perfectă dreptate. Andrew nu s-a arătat prea încântat să-l adauge pe oaspetele nostru verde

şi galben colecţiilor sale. În conformitate cu manualele pe care le avea el, şerpii de mare sunt letargicif abia se mişcă şi nu sunt deloc periculoşi. Dar acesta trebuie să fi fost o excepţie sau să se fi aflat într-o dispoziţie foarte proastă. Când a văzut-ro pe *Sohar*, şarpele a fugit înaintea navei, s-a răsucit, a înotat împrejur, a trecut de cablul de siguranţă, iar când l-a atins, s-a întors într-o parte şi l-a lovit cu dinţii. Iar faptul că şerpii de mare sunt mai veninoşi decât cei mai veninoşi şerpi de uscat l-a făcut pe Andrew să cadă pe gânduri.

În acea noapte am intrat într-o furtună şi ne-am luptat cu nori negri, ploaie şi fulgere, ceea ce a făcut ca oamenii «îi alerge repede la vale, să ţină nava ca să nu fie luată prin surprindere şi să ne trezim cu catargul smuls. În /un, soarele lumina dealurile înalte, verzi, din vestul regiunii Ghats din India, iar în depărtare am văzut amharcaţii cu pânze. Erau vase indiene, ultimele supravieţuitoare importante ale zilelor comerţului cu nave cu pânze. Uncie dintre aceste vase minunate erau mai mari decât *Snhar*, dar aveau coci negre destul de puţin elegante, spre deosebire de altele mai mici, care erau mai graţioase, cu prova curbă şi pupe splendide de galioane. Toate se mândreuu cu cele mai uimitoare grupuri de vele. În timp ce *Snhar* nu avea decât nişte vele simple, ambarcaţiile indirile erau echipate pentru curse de-a lungul coastelor hi uşoare adieri de vânt, aşa că aveau pânze imense pentru a prinde briza, toate combinaţiile posibile de vele – vvle* ale arboretului mare, vele randă pentru catarge artiinun, vele brigantine, vele foc, vele contrarândunică, vele diai, vele zburător. O ambarcaţie avea nu mai puţin de palm vele triunghiulare şi o mică velă trincă, mare cât un cearşaf, prinsă de o prăjină de bambus jos, la muchiai Iii lei. În timp ce *Sohar* a plutit pe lângă aceasta schimbând direcţia de mers, a avut loc o scenă de neuitat: două nave cu vele înalte au trecut în tăcere una pe lângă cealaltă, ca doi străini, pe când cele două echipaje se priveau stăruitor.

— Al naibii! exclamă Dave Tattle. Ia te uită! Privea prin binoclu în directfa plajei, în timp ce *Sohar* naviga paralel cu ţărmul la vreo jumătate de milă depărtare. Ce de mai lume! Trebuie să fie mii şi mii. Sunt ca furnicile. Ce naiba fac?

Am luat binoclul lui. Într-adevăr, o porţiune de plajă era neagră de lume, dar nu părea nimic extraordinar. Sătenii cumpărau doar peşte de la pescarii care se întorceau în pirogile lor cu ceea ce prinseseră în acea zi. Dar Dave nu mai văzuse încă aşa ceva până atunci. El venea din Noua Zeelandă şi acesta era primul lui contact cu forfota mulţimii care face din coasta Malabar a Indiei una dintre cele mai dens populate fâşii de ţărm de pe pământ. Dave continua să se uite stăruitor la mulţimea în mişcare, murmurând încet, plin de uimire, în timp ce *Sohar* îşi tăia drum spre o *dhovo* cu motor ancorată în rada din afara oraşului Calicut. El mai privea încă, când ancora a fost aruncată peste bord şi *Sohar* s-a oprit…

— Doamne, murmură el mereu, atâţia oameni. De unde vin oare? Ce pot face? Mereu sunt oameni care pleacl şi vin. Pentru. ce?

În dimineaţa următoare, după ce petrecusem o noapte cumplită cu ruliu şi tangaj, udaţi până la piele de o altă furtună neaşteptată cu ploaie, nu vedeam niciun semn din partea autorităţilor vamale sau poliţieneşti, pentru 8 ne permite intrarea. Atunci am hotărât să debarc şi să mJ duc eu în căutarea autorităţilor. În timp ce barca mea de cauciuc se apropia de ţărm purtată de valuri, o altă mare de oameni începea să se adune. De data aceasta rămă «seseră cu gura căscată, privind ca bovinele spre barca de i auciuc. În ultimul moment cineva din mulţime a strigat „irătând în spatele nostru. Am întors capul, exact la timp pentru a vedea un talaz imens care se încovoia spre noi în urma bărcii. A cuprins-o, a întors-o împrejur şi eu o mişcare rapidă a răsturnat-o în apă cu susul în jos, zgomotos. Aruncat pe nisip în mod ruşinos, nasul meu mi-a dat răspunsul la întrebarea lui Dave cu privire la ceea o

făceau oamenii acolo pe plajă. O foloseau ca W.C. public.

VII

CRĂCIUNUL LA CALICUT

— Nu aţi avut permisiunea mea să debarcaţi, urlă încasatorul adjunct de la vamă, cuprins de furie. Ochii îi ieşeau din cap de enervare, căci autoritatea lui fusese călcată în picioare. Nu aveaţi niciun drept să acostaţi fără autorizaţia mea. Ce vreţi să arătaţi prin asta? Ar fi trebuit să aşteptaţi până când trimiteam echipa să controleze starea navei. Aşa cere regulamentul. Pot să vă interzic să debarcaţi.

Se aşeză mai bine pe scaun, aruncând priviri furioase în stânga şi în dreapta. Efectul a fost total stricat din pricina unui corb negru care s-a aşezat pe marginea ferestrei deschise din spatele lui, lăsând să se audă un croncănit aspru ce părea batjocoritor. Furios, făcu un gest unui subaltern să alunge pasărea. Acesta, un sergent la pensie, cu o comportare servilă caracteristică unui mic funcţionar după mulţi ani de serviciu, a schiţat câteva gesturi, lăsând să se audă un *huuşş*! iar pasărea şi-a luat zborul. Încasatorul adjunct, foarte nervos, era pe punctul de a fi cuprins de o criză de apoplexie. Sergentul la pensie tocmai îi spusese că după ce fusesem răsturnat pe plaja murdară, m-am dus la hotel să mă spăl şi să mă schimb, mai înainte de a mă prezenta la biroul vămii din Calicut.

Am aruncat o privire în jurul biroului. Imaginea era jalnică, totul uzat şi neîngrijit. Clădirea trebuie să fi fost cândva frumoasă, aerisită şi elegantă, cu deschizături sub streaşină pentru a lăsa aerul să pătrundă în interior. Ferestrele înalte îţi ofereau o privelişte magnifică a mării Acoperişul fusese făcut din ţigle roşii, strălucitoare, dar acum totul era părăginit şi neglijat. Casa nu mai fusese probabil zugrăvită de vreo douăzeci de ani şi pete verzui de mucegai acoperiseră straturile de var. Biroul încasatorului adjunct era la etaj, iar atunci când am vrut să pun mina pe balustradă pentru a merge sus, aceasta s-a clăti—nat puternic, căci era mâncată de carii. Ca să ajungi

la biroul încasatorului trebuia să înconjori porţiuni din du –, şumea care se cufundau, clădirea năruindu-se în acele locuri. Uitându-mă pe fereastră, am văzut urmele debarcaderului vămii; şi acesta se năruise, iar pilaştrii de fier rupţi ar fi străpuns orice vas care în mod prostesc ar fi intrat acolo. Nu se vedea nicio ambarcaţie a vămii sau a poliţiei. De fapt era clar că nici nu existase un asemenea vas vreodată. Orice navă care ar fi aşteptat în intrarea în port funcţionarii de la vama din Calicul ar fi rămas acolo pentru vecie.

Biroul pentru paşapoarte, aflat la parter în aceeaşi clădire dărăpănată, era încă şi mai gol, doar cu obişnuitul pupitru ca de şcoală, două scaune tari şi un dulap cu uşile scorojite. Paşapoartele echipajului fuseseră confiscate de un sergent mai în vârstă din Divizia Specială, Îmbrăcat în haine civile, care era în mod evident speriat că îşi va pierde pensia. În timp ce scria cu grijă o chitanţă, mi-am aruncat privirile în registrul său. În ulţi –, mele douăsprezece luni doar cinci nave străine acostaseră la Calicut, toate mici *dhowuri* cu motor. Numărasem şapte poliţişti şi cel puţin o duzină de sergenţi din ser –, viciul vămii. Într-o altă cameră de la etaj se aflau un ofiţer al portului şi un ofiţer adjunct împreună cu o mulţime de funcţionari şi ofiţeri de serviciu, prost îmbrăcaţi, cuie trândăveau, neavând nimic de făcut. Cu minut grea îmi dădeam seama că influenţa opresivă a birocraţiei indiene se simţea pretutindeni.

Ni se promisese un remorcher care, pentru o sumă exorbitantă, urma să-l remorcheze pe *Sohar* până la gura râului, la Beypore, la zece mile depărtare de Calicut spre sud. Beypore era portul oraşului Calicut şi ar fi fost mult mai uşor pentru *Sohar* să fi ajuns direct acolo, dar regulile vamale interziceau această cursă logică. Calicut era portul oficial de intrare, aşa că navele trebuiau mai întâi să îndeplinească formalităţile acolo. Remorcherul, descris în termeni impresionanţi ca „Proprietatea Autorităţilor Portuare”, s-a defectat însă înainte de a porni, încă o zi şi

jumătate am mai suportat cu greu ruliul şi ne-am legănat pe valuri în ancoraj la Calicut, până când în sfârşit a apărut remorcherul şi nava a fost mişcată.

Beypore ne-a produs o impresie extraordinară. Ni se părea că ne aflam într-un port maritim din secolul al XVIII-lea. Avea toate mirosurile, zgomotele, activitatea şi aspectele de frumuseţe şi mizerie din, să spunem, Genova sau Hull, în zilele când corăbiile cu pânze rămâneau ancorate în cele mai mizerabile bazine ale porturilor europene. Noaptea, când aburii încărcaţi de miasme se ridicau de pe râul Beypore, ei înfăşurau ca într-un giulgiu umbrele negre ale cheiului şi se strângeau în jurul cocilor vaselor cu pânze, aşa încât numai catargele se ridicau deasupra ceţii de pe râu, asemenea unor lăncii. Te aşteptai parcă să auzi un strigăt înăbuşit, apoi pleoscăitul produs de căderea unui cadavru aruncat în apă. Bezna era plină de zgomote înfundate, în timp ce râul curgea molcom pe lângă coca lui *Sohar*. Uneori vreo ambarcaţie plecată într-o cursă necunoscută aluneca pe lângă *Sohar* sau întârzia în mod suspect aproape de cablul ancorei navei, cufundându-se în umbra cocii. Cel de pe ambarcaţia străină erau curioşi să privească de-aproape spre noi, dar paza de pe coverta lui *Sotiar* avea ordine stricte să fie atentă la hoţi. Beypore mirosea a nemernicie.

Prima strălucire a zorilor a adus magia. Litoralul începu să capete formă şi substanţă pe măsură ce lumina cădea deasupra acoperişurilor din frunze de palmier ale atelierelor de construit bărci, mari clădiri asemănătoare unor hangare, care mărgineau malul de nord al râului în aceste hangare se aflau corpurile a poate patruzeci sau cincizeci de nave în curs de reparare sau construcţie. Beypore este probabil cel mai mare centru care a mai rămas în lume pentru construcţia navelor din lemn. Şi acum, după o mie de ani, şantierele sunt aglomerate Pretutindeni se construiesc tot felul de vase, de la *dhowuri* pentru arabi până la nave de război pentru marina britanică. Un vas de război construit la Beypore a luptat la

Trafalgar. În apele murdare de la ţărm zăceau pe jumătate cufundaţi buşteni asemănători unor reptile monstruoase, care aveau să fie traşi pe uscat şi apoi tăiaţi în scânduri şi grinzi pentru constructorii de nave. La vreun sfert de milă în susul apei se zăreau instalaţiile portuare ale oraşului şi, pe un dâmb, veranda unei alte clădiri vamale dărăpănate. Râul se întindea în interior, având acum o culoare cenuşie metalică, dar apoi devenind cafeniu pe măsură ce lumina creştea. Pe malul opus se înălţa un adevărat zid de cocotieri, întrerupt doar de gurile unor braţe de ape şi vreo potecă ducând spre sud de-a lungul coastei. împrăştiată în ancorajul râului, putea îi văzută cea mai remarcabilă colecţie de nave cu pânze de diferite dimensiuni şi forme, *dhangyuri*, *patmare*, *thoni un*, unele balansându-se în jurul unei ancore, altele acostate în şiruri, sau răsturnate pe plajă, unde erau curăţate. Pe măsură ce soarele se ridica mai sus, iar lumina căpăta forţă, începeau sunetele de neconfundat ale unei noi zile la Beypore – strigătele răguşite a mii şi mii de ciori indiene, care îşi aveau cuiburile în crângul de cocotieri. În curând ciorile au început să-şi ia zborul, înălţându-se asemenea unor fulgi negri de cenuşă, îndreptându-se spre oraşul în aşteptare, unde aveau să caute stârvuri pentru a-şi asigura existenţa.

La bord pe *Sohar*, invazia de dimineaţă a ciorilor reprezenta o tortură zilnică. Păsările se instalau pe catarge şi pe vergi, unde se băteau şi scoteau strigăte aspre, în timp ce excrementele lor cădeau pe punte. Dacă cineva se afla cu spatele, se auzeau fâlfâiri de aripi şi zgomote, în timp ce ciorile coborau să fure câte ceva. Mâncau absolut orice. Resturi de mâncare, bucăţi vechi de coajă de fructe, chiar şi uleiul rânced pe care-l foloseam la uns. În toate părţile, oricând, eram urmăriţi de ochii ca mărgelele ai unor ciori flămânde, cocoţate în şiruri deasupra noastră pe vergi sau la o distanţă mai sigură pe copastie. Localnicii din Beypore ne-au dat aceeaşi senzaţie. îi vedeam pretutindeni, în canoe, bord la bord, adunaţi în cete,

rămânând în picioare ore de-a rândul pe chei, învârtindu-se de colo-colo pe vreo navă străină ancorată în apropiere. Întotdeauna se holbau la noi cu aceeaşi privire, fixă ca şi ciorile şi aproape întotdeauna la fel de flămânzi. Când Saleh a tăiat unele sfori uzate ale velelor din care nu mai rămăseseră decât bucăţi zdrenţuite din fibre de nucă de cocos ce nu mai puteau fi folosite şi le-a aruncat peste bord, un bătrân slăbănog care tocmai trecea într-o pirogă făcută dintr-un copac scobit a luat sfoara veche aruncată de noi în apa pestilenţială şi apoi a plecat vâslind mai departe.

Atmosfera copleşitoare de la Beypore apăsa greu pe umerii membrilor europeni ai echipajului. Mizeria mereu prezentă şi murdăria combinate cu acea căldură umedă de pe râu au produs o stare de letargie obositoare la bordul lui *Sohar*. Aveam însă de îndeplinit o muncă vitală – trebuia să confecţionăm vele mai bune, să reducem vergile, să întoarcem nava şi să o curăţăm, să facem cutii în care să se păstreze toate nimicurile împrăştiate la bord. Dacă *Sohar* ar fi fost un automobil nou în rodaj acum s-ar fi cuvenit să i se facă verificarea importantă după o mie de mile parcurse. Dar inerţia care domnea la Beypore era distrugătoare. Ne trebuiau ore de-a rândul pentru a face demersuri şi a încerca să convingem cu tot felul de promisiuni ca să putem obţine un spaţiu liber pe chei unde să acostăm, apoi să căutăm lemn pentru vergi, să găsim pe cineva care să ne execute scripeţi suplimentari pentru lucrările de tachelaj şi să ne confecţioneze cutiile pentru punte. În tot acest timp *Sohar* lâncezea în apa stătută, mişcându-se odată cu mareea. În interval de 24 de ore au început să se simtă rău primii membri ai echipajului – slăbiţi din pricina căldurii umede, apăsătoare, răului la stomac, invaziei permanente a ţânţarilor, răpăielilor puternice de ploaie din timpul nopţii care pătrundeau şi prin punte, mâncării care nu putea fi spălată cum trebuie. Murdăria râului era de nedescris, asemenea celei a unui imens canal de scurgere deschis. Singura apă potabilă

putea fi obţinută dintr-un puţ de pe ţărm, dar într-o zi oamenii au găsit viermi şi în acesta. Indispoziţia, miasmele puternice, atmosfera generală de paragină şi pungăşia mi-au amintit de descrierile privind vasele comerciale care navigau spre Africa de Vest cu două sute de ani în urmă şi care rămâneau la gura râului, aşteptând încărcătura, în timp ce lemnul putrezea, iar echipajul se îmbolnăvea. După trei zile, jumătate din echipajul european al lui *Sohar* bolea, suferind şi având dureri, iar oamenii începuseră să fie cuprinşi de frisoanele răcelii. Iată cum ne-am petrecut ziua de Crăciun a anului 1980.

Munca grea şi eforturile fizice erau singurele mijloace le-a preîntâmpina dezintegrarea expediţiei. De îndată ce; – a eliberat un loc, *Sohar* a fost tras la ancoră cu bordul a chei şi, cu un efort susţinut de autodisciplină, întregul echipaj a pus umăr la umăr pentru a descărca nava. Era) sarcină descurajantă. În căldura umedă tropicală am început să mutăm cu mina pe ţărm fiecare obiect pe care puteam să-l scoatem de pe *Sohar*: funii, materialele de ounte, ancore suplimentare, toată hrana noastră, bidoane u combustibil, tot ceea ce putea face coca să se ridice n apă. Apoi ne-am îndreptat atenţia spre balast. Am lesfăcut panourile de santină şi am început să tragem ifară sacii cu nisip. Sute şi sute de saci împachetaţi şi nghesuiţi în santină la Mascat trebuiau acum descărcaţi. Condiţiile erau îngrozitoare – pe punte şi chei o căldură irzătoare, iar în cocă un adevărat cuptor, unde mirosul permanent al gazului din santină ne înăbuşea. Şi totuşi, lestul de interesant, în aceste condiţii îngrozitoare a domut un spirit total de colaborare în rândul echipajuluinternaţional al lui *Sohar*. Băieţii au format un lanţ şi xruncau din mână în mână sacii de nisip din santină, prin bocaport, pe chei, într-o grămadă ordonată.

Cineva, probabil Eid, a început cântecul de lucru. Oamenii au prins unul câte unul să cânte, li s-au alăturat rând şi europenii şi dintr-odată întregul echipaj şi-a iitat durerile şi suferinţa şi intona melodia cu forţă, îătând din

picioare plini de veselie. Sacii cu nisip zburau n în aer. Pe feţe au apărut zâmbete. Khamees Poliţie) area că luptă pentru un premiu, strălucind de transpirate, pe când arunca într-un arc continuu sacii de nisip prin locaport. Peter, cu piciorul lui rănit acum aproape complet vindecat, se proţăpise cu toată forţa pe copastie şi, lin înălţimea lui de peste 1, 80, arunca sacii cu nisip pe iscat ca pe nişte mingi de tenis. Până şi Jumail cel meleu somnoros trăgea serios, tăindu-şi drum în santină ca un terier care fuge după un şobolan, pentru a scoate afară sacii cu nisip, mişcându-şi picioarele goale asemenea a doua animale ciudate şi scoţând din când în când capul la suprafaţă pentru a lua o gură de aer. Dintr-un anumit motiv se răsese în cap, iar acum apărea din santină ca un fel de ciudăţenie fără trup, strălucind din cauza transpiraţiei ca o minge de fotbal neagră, lucioasă. În două ore şi jumătate am mutat cu mina 15 tone de nisip.

Motivul pentru care Jumail îşi răsese căpăţâna mi-a fost explicat chiar în acea seară, când Musalam m-a întovărăşit în Calicut. El mi-a spus că în felul acesta Jumail se deghizase. Răzându-şi părul spera să nu fie recunoscut la Calicut. Se repeta aceeaşi veche poveste. Când fusese acolo mai de mult, într-o altă călătorie, Jumail se căsătorise cu o localnică. Dar apoi a părăsit-o şi nici nu i-a trimis bani pentru întreţinere, aşa cum cere obiceiul islamic. Acum era speriat că ar putea fi descoperit de familia fetei şi pus să plătească banii din urmă.

Am râs pe înfundate când am auzit povestea. Într-adevăr, observasem că Jumail tot stătea pe lângă vas şi nu pleca deloc în Calicut seara, ca restul marinarilor omani. Se temea să nu se întâlnească cu familia furioasă a soţiei.

Am fost însă total nepregătit pentru ceea ce a urmat npni. Musalam şi-a dres nervos glasul şi mi-a spus că ară. sit o familie de indieni în oraş, unde ar putea locui, inehinind o cameră pentru 150 de rupii pe săptămână, pu ţul incluzând şi micul dejun. Era, evident, o familie în musulmani şi Musalam. m-a întrebat dacă ar putea ib în mi

pe uscat. I-am răspuns afirmativ. Următoarele lui cuvinte m-au uimit total.

— Vreau să mă căsătoresc cu o fată din familie, căpitane. Dar echipajul consideră că trebuie să am consimţământul dumneavoastră, mai înainte de a mă însura.

Mi s-au deschis dintr-odată ochii şi am observat cât de elegant era îmbrăcat Musalam, cu pantaloni noi şi o cămaşă cu pătrăţele verzi şi albe, iar părul şi mustaţa îi erau bine pieptănate şi aranjate. Se vedea că făcea curte unei fete. Dar cum ajunsese la aşa ceva? Nava noastră era doar de câteva zile la Beypore şi din zori până la asfinţit am lucrat tot timpul la bord. Şi totuşi Musalam deja găsise o fată cu care să se însoare.

— Povesteşte-mi despre familia fetei, i-am spus, căutând să-mi vin în fire şi să cântăresc mai bine situaţia.

— Am cunoscut familia ei într-o seară pe când eram în oraş, mi-a răspuns Musalam. M-au invitat la ei acasă. Am mâncat cu ei serile. Este o familie de buni musulmani. Sunt oameni săraci. Au cunoscut mai mulţi din Oman cu care au venit în contact. Marinarii noştri locuiesc adesea la ei.

— De ce îmi ceri permisiunea, dacă vrei să te căsătoreşti cu fata lor?

— Pentru că aşa este obiceiul, mi-a răspuns simplu Musalam. Căpitanul trebuie să fie de acord ca unul din marinarii săi să se poată însura. Apoi făcu o pauză, după care continuă: Ca să mă însor cu ea trebuie să-i ofer familiei un dar în bani. Căpitane, aţi putea să-mi împrumutaţi, vă rog, bani pentru soţia mea?

Acum eram într-adevăr complet uimit.

— De câţi bani ai nevoie?

Musalam a ridicat uşor din umeri.

— Cât doriţi, a răspuns el cu umilinţă.

Eram într-un impas. Cum naiba aveam să mai fixez şi preţul unei mirese? Nu este întocmai evaluarea pe caresă fii obligat să o faci în fiecare zi. Apoi mi-am mai adus

aminte că Musalam avea o soţie în Oman şi o fetiţă care abia se născuse.

— Dar ce se va întâmpla cu soţia pe care o ai acasă? Nu va fi îndurerată dacă te însori cu o fată din Calicut? Ai o familie în Oman de care trebuie să te îngrijeşti.

Musalam avea răspunsul gata pregătit.

— Aş putea să o fac pe soţia mea din Oman fericită, dacă îi dăruiesc ceva când mă întorc acasă, iar dacă mi se îngăduie să-mi aduc în Oman soţia din Calicut, după călătorie ea va putea avea grijă de casă. Va găti, va spălă şi va curăţa totul şi va face viaţa mai uşoară. Soţia mea din Oman va putea să-şi petreacă tot timpul împreună cu copiii ei. Când ea va fi bătrână, noua mea soţie se va putea îngriji de totul.

— Câţi ani are fata asta pe care vrei să o iei de nevastă?

— 15.

— Dar dacă o duci pe această nouă soţie în Oman, va locui în aceeaşi casă, sau în alta?

— În aceeaşi casă, răspunse Musalam cu mândrie. Am o casă nouă cu patru camere, din care două de zi, şi sunt şi două băi. Când mă întorc vreau să-mi instalez aer condiţionat. În curând voi avea electricitate.

Conversaţia noastră părea că deviază. După cât se vedea Musalam era ferm hotărât să se însoare la Calicut şi nu prea aveam ce să-i spun ca să-i schimb hotărârea. Am mai făcut o ultimă încercare.

— Dar, Musalam, ştii tot atât de bine ca şi mine că este foarte greu să aduci o nouă soţie în Oman. Trebuie şi, obţii o permisiune specială şi să ai suficienţi bani în bancă pentru a putea avea grijă de ea.

O clipă Musalam păru nehotărât.

— Cred că trebuie să ai 22.000 denali în bancă ca r. ii-ţi poţi aduce o soţie la Oman, îmi spuse el.

— Şi dacă nu ai banii aceştia?

— Atunci îi voi trimite banii la Calicut.

— Câţi bani?

— Nu prea mult. 150 de rupii pe lună. Vreo zecenali poate, sunt suficienţi. Nu e scump să ai o soţie în India.

— Dar dacă nu poţi reuşi să trimiţi banii, ce se va întâmpla atunci?

— După trei ani fata este liberă să se căsătorească din nou. Până atunci va aştepta.

Ştiam că tot ceea ce spunea Musalam era perfect adevărat. Geografii arabi din Evul Mediu au arătat în scrierile lor cum marinarii arabi se căsătoreau cu fete localnice când ajungeau în insulele Maldive. Sindbad însuşi se pare că-şi găsea câte o nevastă aproape prin fiecare port şi din experienţa mea ştiam că Jumail şi Iloodaid, constructorii de nave din Sur, se căsătoriseră cu fete din Calicut. Era un obicei tot atât de vechi ca şi istoria comerţului arab în Malabar şi era limpede că întreaga comunitate musulmană din Calicut prospera păstrând acest obicei. Nu avea nicio importanţă pentru ei dacă vreo fată a lor se căsătorea cu un marinar în trecere pe acolo, chiar dacă acesta nu se mai întorcea. Familiile de musulmani din Calicut erau încântate să se înrudească prin căsătorie cu cineva din Arabia, patria religiei lor. O asemenea căsătorie dădea o anumită aureolă persoanei respective. Dacă marinarul arab pornea din nou pe ape şi nu mai revenea, obiceiul locului permitea fetei să se recăsătorească. Musalam, ca şi ceilalţi marinari islamici, avea dreptul să-şi ia până la patru soţii, fiind obligaţi să le trateze bine şi pe toate la fel. Eram sigur că Musalam, unul dintre cei mai decenţi bărbaţi pe care i-am întâlnit vreodată, nu profita de situaţie.

După cum aveam să văd, Musalam a considerat tăcerea mea datorată uimirii, ca o permisiune tacită pentru a se căsători. Şi în aceeaşi seară s-a dus împreună eu fata şi familia ei la un *qadi*, judecătorul islamic, şi s-au căsătorit. În dimineaţa următoare a apărut la bord cu soţia şi un nou cumnat ca suită. Cel puţin vreo 15 membri ai familiei miresei se adunaseră pe chei în spatele lor. Fata era o încântare: frumoasă, zveltă, serioasă, pe nume

Zubaida, cu ochi imenşi căprui şi un surâs sfios. Musalam era un amestec de mândrie şi ocrotire. El îşi ceru scuze că îmbrăcămintea fetei era atât de simplă. Ne spuse că îi era ruşine, dar familia nu-şi putea permite decât foarte puţin. Cumnatul explică prompt că el era singurul fiu. Tatăl murise şi rămăseseră şase fete nemăritate. Acum erau numai cinci, iar banii daţi de Musalam aveau să constituie dotă pentru încă două fele care doreau să se mărite. El a explicat că numai când o fată se căsătorea cu un marinar arab, dădea bărbatul bani. În celelalte cazuri, fata era aceea care trebuia să asigure un dar în bani peşin, conform posibilităţilor ei. Am înţeles aluzia. L-am luat pe Musalam la o parte. Putea să obţină din fondul navei o mie de rupii pentru a plăti preţul miresei, o sumă care reprezenta vreo J) O-60 de lire sterline. Musalam părea fericit cu această sumă. Mie mi se părea o sumă mică, deşi bugetul original al expediţiei nu indusese plata unor sume din fondurile navei pentru a înlesni procurarea de soţii marinalilor din Oman. Nu puteam să nu mă gândesc la celelalte surori necăsătorite şi la faptul că mai erau încă şapte marinari din Oman pe nava mea.

Premoniţia mea s-a dovedit a fi corectă. În următoarele câteva zile toţi în afară de unul dintre marinarii din Oman s-au căsătorit la Calicut. Excepţia a constituit-o Khames Marină. Ceilalţi au venit fiecare pe rând să mă vadă în legătură cu împrumutul lor de o mie de rupii. Am anunţat că nu voi face niciun favoritism şi fiecare bărbat trebuia să se descurce cu aceeaşi sumă. Jumail a încercat, fără succes, să obţină un împrumut special. Se părea că şi el voia să se căsătorească, dar mai întâi trebuia să pună la punct lucrurile cu familia soţiei lui de mai înainte, pe care o părăsise. Aceasta reuşise de atunci să-şi găsească un alt soţ, aşa că despăgubirea pe care a plătit-o Jumail a fost mică, dar a dus la o târguială grea cu fostele lui rude legale. Toţi marinarii s-au declarat încântaţi de soţiile lor, cu excepţia lui Saleh. Mai multe zile a tot ezitat, fiind prea-timid şi nesigur pentru a cere în căsătorie pe

aleasa. inimii sale. El îşi tot întreba tovarăşii dacă era fata potrivită sau nu, până când, în cele din urmă, l-au forţat şi au reuşit să-l îmbrace cu cea mai bună *dishdasha* şi cel mai bun turban pe care le avea şi l-au determinat să se ducă să întâlnească familia fetei, iar apoi să meargă la *qadi*. În dimineaţa următoare s-au întors toţi la bord triumfători şi veseli, cu excepţia bietului Saleh, care îşi ţinea capul în jos încurcat. El s-a căsătorit legal cu fata şi a petrecut noaptea cu ea, dar a doua zi dimineaţă aceasta a fugit, luând şi mia de rupii. În zilele pe care le-am mai petrecut ia Calicut, Saleh a rămas la bord şi toţi îşi dădeau coate şi râdeau pe înfundate, ori de câte ori ceilalţi din Oman îl tachinau în privinţa experienţei lui matrimoniale.

Sohar devenise acum destul de uşoară pentru a i se putea curăţa carena. Am lăsat pe cineva să păzească mormanul de lucruri debarcate pe chei şi am remorcat-o până la un banc de nisip pe celălalt mal al râului. Când am avut maree înaltă, am aşezat-o pe ţărm şi i-am aranjat greementul, scripeţii, vârful arborelui, iar când apele s-au retras am întors-o pe o parte pentru a-i curfţa coca. Era o sarcină neplăcută. Apa era atât de plină de reziduuri încât Peter Dobbs, pentru prima oară în întreaga noastră expediţie, a ezitat înainte de a cobori în râu. Dar nu avea ce face. Trebuia să-i curăţăm algele, mâlul, crustaceele şi să o ungem cu un strat proaspăt de seu de oaie şi var pentru a proteja lemnul de viermii leredo. Din nou râul Beypore răsuna de un cântec de muncă arab, pe când marinarii de pe *Sohar*, europenii şi cei din Oman, curăţau coca. Murdăria s-a dus repede, pentru că varul şi grăsimea de oaie se cojeau luând cu ele şi lut ceea ce se fixase pe carenă. Lemnul aflat dedesubt părea «ilnătos. Dar scândurile din lemn neprotejat pe care le ataşasem de cocă, tocmai pentru a face o comparaţie, erau ca nişte faguri de miere, găurite de micii viermi cm³ timp de două luni le-au tot ros. Cele mai proaste «înduri, bucăţi de lemn de 7 cm grosime, puteau fi desprinse cu mina de parcă ar fi fost nişte napolitane. Era o lecţie serioasă pe care o

învăţam în privinţa importanţei protejării cocii lui *Sohar* de viermii teredo.

În timp ce nava era curăţată, Trondur desena un nun plan al velaturii, iar eu am trimis la Madras un negustor din Gujerat să cumpere pânză nouă pentru a înlocui velele originale, care acum atârnau în falduri. împărţind bine şperţurile, omul meu a reuşit să aducă înapoi 2 tone şi jumătate de pânză de vele sub forma unui bagaj de mână, introdus într-un tren de persoane. În timp ce însoţitorul trenului îşi băga banii în buzunar vi se uita în altă parte, un întreg convoi de hamali căra «ilurile mari de pânză, aşezându-le într-un compartiment de persoane, pe care l-au umplut complet. Pânză pentru vele era excelentă, lucrată după specificaţiile originale, marcată pe marginea de jos cu o linie roşie sau albastră care indica greutatea şi rezistenţa. India era una Un puţinele ţări de pe glob unde puteam găsi o pânză pentru vele atât de minunată şi numai în India am putut încerca şi pasul următor: să pregătesc pentru *Sohar*, în mai puţin de o săptămână, un nou set complet de vele. În Europa sau în America de Nord mi-ar fi trebuit patru luni.

Prima mişcare a fost să aleg o bucată de plajă de nisip plata, curată, aproape de locul unde pescarii îşi aduceau pirogile lor. Cu sfoară şi cuie, Trondur şi cu mine am desenat pe nisip conturul noilor vele şi am angajat un meşter indian de încredere. La rândul lui acesta a luat o duzină de pescari când şi-au adus la ţărm pirogile şi a venit cu ei la noi. Le-am arătat cum să coasă împreună bucăţile de pânză late de 90 cm, le-am dat ace şi aţă şi i-am pus la lucru. Erau încântaţi. Urmau să fie plătiţi cu bani gheaţă şi – le-am promis şi un beneficiu. După opt ore de lucru am măsurat câţi metri de pânză cususeră şi am făcut o socoteală. Apoi i-am cerut maistrului să mai angajeze încă 12 oameni. I-a trebuit o jumătate de oră ca să-i găsească şi astfel forţa de muncă a fost dublată. La sfârşit am avut bucuria să văd nu-i mai puţin de treizeci de lucrători, proaspăt experimentaţi în cusuţul velelor, stând

cu picioarele încrucişate pej imensele pânze întinse de-a curmezişul plajei, împun – gând de zor cu acul. În toiul căldurii dormeau sau pes. cu iau şi se întorceau în răcoarea serii să-şi ia din nou în mină acele şi să lucreze doi câte doi până târziu în noapte, la lumina unor lămpi de vânt aşezate jos pe pământ între ei. Cinci zile mai târziu am avut gata un set de vele noi, de culoarea smântânei, aproape 280 în 2, gata pentru a fi încărcate, iar vechile vele au fost întinse şi li s-a dat o nouă formă, punându-li-se alte parâme de-a lungul marginilor, pentru ca în felul acesta să se elimine creţurile.

A scăpa de un bucătar nedorit era mult mai greu «l «cât a coase un nou set de vele. La Beypore, Shanby s-a mirecut pe sine. A furat proviziile navei şi a plecat pe t irm ca să le vândă pe ţigări, aşa că i-am interzis să mai coboare de pe navă şi să aibă orice contact cu localnicii. Între timp am încercat să-i aranjez plecarea acasă. Am aflat că era cetăţean pakistanez şi că nu i se acordase niciodată cetăţenia Omanului, ceea ce mi-a complicat foarte mult existenţa, India neprimind marinari pakistanezi eliberaţi, aşa că timp de opt zile m-am dus de ia în birou al guvernului la altul, la Calicul, încercând să.mp de Shanby. Nimeni nu-l voia, ceea ce era de înrk-s. Ajunsesem să răguşesc, tot explicând micilor funcţionari situaţia. Mi-au cerut şperţuri, le-am dat, dar tot ui a ajutat la nimic. Un sergent a avut chiar neruşinarea a vină la mine în ziua următoare, cerându-mi să înlocuiesc o bancnotă care dispăruse prea repede în buzunarul lui, pretinzând că hârtia era ruptă şi banca nu o uvepta. Dacă aruncai o privire la sediul central al poliloi din Calicut te îngrozeai. În sala principală existau Inuăzeci de birouri aşezate pe două rânduri, unul în faţa uluilalt. Fiecare birou era supraîncărcat cu fişe, dosare I bucăţi de hârtie veche, îngălbenită, aşa că, din lipsă \r spaţiu, funcţionarii erau obligaţi să ţină în echilibru m* genunchi un bloc de sugativă învechit pentru a avea o ce scrie. Dar nu se scria nimic. La jumătate din biguri nu era nimeni, iar cei care

mai veniseră să lucreze Ifitcau nemişcaţi sau îşi lăsaseră scaunul pe spate sprilnit de perete şi priveau în gol cu totală indiferenţă. «Ici o fişă nu se mişca şi totuşi printr-o ciudată înţelegere comună fiecare balansa pe genunchi blocul gol i sugativă.

În cele din urmă, în disperarea mea crescândă să ap de Shanby şi de mâncarea oribilă pe care o pregătea, mi-am tăiat drum mai departe pe lanţul ierarhic până când am dat peste bungalovul ofiţerului superior al districtului. Intrând în camera lui de zi, am observat că citea o ediţie ieftină a unui roman englezesc, *Magul* de John Fowles. Starea mea spirituală a căpătat elan. Aici, în fine, era. cineva care va înţelege. La bord, pe *Sohar*, aveam un alt roman de John Fowles, *Iubita locotenentului francez*. L-am întrebat dacă o citise. Mi-a răspuns că nu.

— Vă place *Magul*?

— Da, foarte mult. E un roman foarte bun.

Atunci, puteam desigur să-i recomand să citească şi celelalte cărţi ale lui Fowles. Douăzeci şi patru de ore mai târziu, *Iubita locotenentului francez* era în mâinile şefului şi Shanby, cu biletul şi leafa pe o lună într-o mână murdară, se găsea într-un autobuz spre aeroportul din Bombay şi în cele din urmă Pakistan. Urmărindu-l cum pleca, simţeam în adâncul inimii mele că Shanby avea să o scoată bine la capăt şi că avea să fie întotdeauna un supravieţuitor înnăscut.

Shanby a fost înlocuit de către Ibrahim. Era din insula Minicoy şi îl ştiam încă din primele zile când aleri gam după lemn în Malabar. De felul lui slujbaş, era sătul de a mai fi un funcţionar public fără nicio perspectivi şi declarase că putea să gătească. Orice ar fi fost mal bun decât felul de a găti al lui Shanby, dar Ibrahim s-a dovedit a fi un bucătar minunat. El făcea chapattiuri crocante şi *curry* gustos şi acestea aveau să constituie un alt pas pe calea ridicării moralului pe *Sohar*.

Robert Moore, John Harwood şi Dave Tattle, cercetătorii ştiinţifici ai echipajului, trebuiau să se întoarcă

la universităţile lor, aşa că la Beypore au părăsit vasul. La fel a făcut şi Trondur, care urma să pregătească o expoziţie importantă de desene şi sculpturi în Scandinavia, iar

Mohamed Ismail[9] constructorul de nave, s-a dus şi el la familia lui. Aceasta locuia nu departe de Calicut şi toţi erau bucuroşi să-l vadă întorcându-se acasă după o ab-Honţă de aproape un an, în locul lor au venit Peter Hunnam, un alt biolog maritim specializat în lucrări de conservare şi fiica mea Ida, în vârstă de nouă ani. I se dăduse permisiunea de la şcoală să lipsească câteva săptămâni pentru a ni se alătura în următoarea etapă a Expediţiei Sindbad şi a sosit la Calicut cu Peter Hunnam, după o călătorie de patru zile de la Londra cu avionul, l renul şi inevitabilul taxi muribund.

Ida era total uimită de Beypore. Scenele zilnice pe potecile înguste şi aleile lăturalnice care porneau de la malul mării i se păreau desigur asemenea unor ilustraţii mişcătoare din cărţile ei de poveşti. Hamali balansând pe cap coşuri încărcate cu sardele şi peşte mic, din care se heurgea apa, treceau repede clătinându-se şi strigând controlorilor instalaţi într-un mic cort pe chei, de unde numărau transporturile. În direcţia opusă se scurgea un şuvoi constant de pasageri îndreptându-se spre ambarcajiile vopsite în verde care efectuau serviciul de transport pl ste râu – bărbaţi împingând biciclete, femei în sariuri, şcolari cu ghiozdanele lor, alte femei ducându-şi cumpărăturile, funcţionari în *dhotiun* albe cu umbrele negre, înecare străduţă îşi avea tarabele ei cu fructe, băuturi reci, pânzeturi, legume, funii din nucă de cocos, săpun ţi tot felul de mărunţişuri. Într-un colţ un croitor călca n cămaşă nouă cu un fier încălzit cu cărbuni strălucitori, dincolo un culegător de nuci de cocos aşeza pe jos Incăţi de miez ca să se usuce, aşa că pietonii trebuiau» a-i înconjoare marfa. Femeile spălau şi măturau mereu, hrăneau capre, pisau manioc în piuliţe sau pieptănau cu degetele cosiţele lungi, negre ale fetiţelor lor care stăteau

9 Pînze lungi, înfăşurate în jurul şalelor, purtate de hinduşi.

nemişcate. Unele femei formau grupuri pentru a tearce fire din nucă de cocos, pregătindu-le pentru bărbaţii care aveau să le depene în gheme mari, ca lina de împletit a bunicii, dar având un diametru de vreo 120 cm. Aceste enorme gheme din funie de nucă de cocos erau purtate pe capetele hamalilor, ca o imagine suprarealistă înălţându-se deasupra mulţimii. Culii împingeau ricşe pe potecile prea înguste pentru automobile sau camioane. Supraveghetori cu turbane albe de la şantierul naval înaintau plini de demnitate, un constructor de nave hindus se întorcea din pelerinajul lui la templul local, îmbrăcat în negru, cu un semn de purificare din cenuşă pe frunte şi cu o floare galbenă după ureche. O parte întreagă a acestui oraş răsuna de bătaia metalului pe metal, iar dacă îţi aruncai privirile în interiorul atelierelor întunecoase, vedeai fierari stând pe vine lângă nicovale. Un ucenic lua cu un cleşte o bucată de metal înroşită în foc „aşezând-o în poziţia cerută. Mai apoi cei doi fierari care şedeau pe vine asemenea unor automate care lovesc într-un orologiu modelau din fierul moale cuie de 25 cm pentru nave.

Era uşor să-ţi dai seama de ce ţara lui Al Hind, aş>t cum primii geografi arabi numeau India, părea o ţară a bogăţiei şi minunilor. Ei o descriau ca pe un enorm teritoriu împărţit în numai puţin de treizeci de regato începând de la marele regat al „Regelui Regilor”, Ballahara, până la micul stat Tekin. Fiecare regat îşi avea caracteristicile sale. Femeile din Tekin aveau pielea cea mai albă şi dintre acestea Ballahara însuşi şi-a ales nevasta. Despre Gujerat se spunea că era atât de bine condus, încât dacă s-ar fi lăsat o bucată de aur în mijlocul drumului, nimeni nu s-ar fi atins de ea. Înclinarea indienilor pentru filosofie şi religie era bine cunoscută, iar navele indiene concurau sau cooperau cu negustorii arabi pe toate căile maritime ale Oceanului Indian. Inii-adevăr, indienii apar de mai multe ori ca negustori călători în povestirile întâmplărilor lui Sindbad. Mirodeniile, pânzeturile şi pieţele Indiei erau un adevărat magnet

pentru arabi. Cel mai bun bumbac indian era renumit ca fiind atât de fin încât putea fi tras printr-un inel cu sigiliu. Indienii doreau să cumpere de la arabi cai şi curmale care nu erau de calitate în India, dându-le în schimb pânzeturi fine, cherestea şi mirodenii. Dealurile verzi ale Malabarului formau Coasta de piper, unde seminţele usturătoare se coceau, devenind struguri în miniatură pe viţele lor mai înainte de a fi culese şi puse la uscat la soare. Mirodeniile indiene constituiau o marfă foarte căutată. Corăbiile arabe purtau piper, areca, ghimbir, nucşoară, scorţişoară şi cuişoare de pe coasta Malabar atât înspre Orient cât şi către vest, spre Arabia şi (iolful Arabiei. Calicut şi Kulam Mali, lângă Cochin, erau marile antrepozite pentru acest comerţ şi când Vasco da (iama a acostat pentru prima oară în legendarul Orient, căutând mirodenii, pilotul lui, fie că era arab sau indian, la dus pe o distanţă de 4.000 de mile peste ocean din Africa de Est direct în târgul de la Calicut.

Mirodeniile şi pânzeturile sunt şi acum produse la Calicut. În curţi şi şoproane femei şi bărbaţi împachetau în luzi, pungi şi saci produsele exotice ale regiunii, ca şi rum nimic nu s-ar fi schimbat de pe vremea lui Sindli. ul. Malabar a rămas cornul abundenţei. Noi produse, ca n-ai, cafea şi cauciuc au fost adăugate mirodeniilor trailiţionale şi seara puteau fi văzuţi negustori arabi, cei mai mulţi cumpărători de cherestea, dar şi alţi negustori, îi rijind din ceşti de ceai, stând pe verande cu agenţii l „r indieni şi privind soarele scufundându-se în apele mării de la asfinţit.

Sohar era aproape gata curăţată şi proaspăt unsă împotriva scoicilor şi plantelor de mare care se lipesc de carenă. Am dus-o înapoi la chei, i-am încărcat din nou balastul şi noua velatură. Avea o nouă vergă de bompres minunată, iar verga velei mari fusese ajustată, pentru a reduce greutatea în sus. Un clopot de aramă, cumpărat din bazarul de la Calicut, strălucea lângă eche, gata pentru a anunţa carturile, iar şase cutii noi pentru punte înghiţiseră cea mai mare parte a lucrurilor îngrămădite pe punte.

Cutiile acestea fuseseră făcute de şase dintre cămăşile verzi. Auziseră că *Sohar* se afla la Beypore şi au venit de la casele lor pentru a vedea corabia, râzând fericiţi cu gura până la urechi când au dat cu ochii de ceea ce construiseră ei. Îmi făcea plăcere să-i văd, dar în acelaşi timp era trist să observi cât de mult se schimbase situaţia lor. Cât au lucrat în Oman, cămăşile verzi fuseseră atât de plini de încredere şi de fericiţi; acum păreau foarte sfioşi şi îngrijoraţi. De câte ori apărea vreun funcţionar de la vamă sau de la administraţia portului, am remarcat cât de repede dispăreau. Se ascundeau sub punte ori se lăsau în jos peste balustradă. Am întrebat dacă lucrau ilegal. Mi-au răspuns că nu, dar dacă vreun funcţionar al guvernului i-ar fi văzut lucrând pentru un străin s-ar fi putut ca viaţa lor să devină anevoioasă, dacă nu dădeau o parte din câştig.

Ştiam că oficialităţile puteau îngreuia şi plecarea lui *Sohar*, cam după acelaşi principiu. Aşa că am început să ung maşinăria cu mult mai înainte. Patru funcţionali din Echipa specială şi şapte funcţionari mai mici de la vamă au primit mici „daruri”, iar eu am căpătat înapoi hârtiile corăbiei, paşapoartele echipajului şi un permis de navigaţie. A fost un moment neplăcut, când un poliţist inventiv a avut ideea de a interzice fiicei mele să \ meargă pe navă, deoarece venise în India cu avionul şi nu pe mare. Dar privirea de pe chipul meu l-a făcut să-şi schimbe părerea. Totul părea că merge ca pe roate, dar apoi ni s-a întins cursa. Ultima încărcătură de pe *Sohar* cu provizii, saci cu cărbuni, cabluri şi frânghii de rezervă fusese păstrată în custodie de către autorităţile vamale de la Beypore. Calculul financiar al cursei în care eram prinşi era impecabil. Valoarea bunurilor era exact suma cu care trebuia mituit „detaşamentul 11 de vameşi din Beypore. Şi a trebuit să admir cât de complicat era aranjamentul. Bunurile fuseseră luate în custodie după ce nava primise documentele pentru plecare, aşa că oficial echipajul meu nu mai putea coborî pe uscat. Dacă voiam să discut problema custodiei ar fi trebuit fie să obţin un nou

document de plecare, ceea ce ar fi necesitat mai multe zile, sau să las echipajul la bord hrănindu-se cu noile provizii destinate părţii următoare a călătoriei. Confiscarea bunurilor era, natural, doar un simplu pretext. Funcţionarii de ia vamă pretindeau că unul din negustorii care a procurat funia nu ar fi plătit impozitele datorate statului asupra bunurilor. Problema necesita un oarecare timp pentru a fi cercetată. Între timp bunurile avea să rămână sub lacăt într-o magazie în apropiere de plaja de acostare, lângă *Sohar*.

Scenariul era clar. Am trimis vorbă că voi fi la magazie în acea seară, după ce se va întuneca şi mi-am pregătit servieta. Păşind zgomotos cu servieta în mină, n în mers, împiedicându-mă, în spatele magaziei. În lumina lunii am descoperit un şir perfect de funcţionari vamali şi poliţişti, aşezaţi aproape ca şi cum ar fi fost la o paradă. În mod misterios uşile magaziei fuseseră descuiate fi erau acum larg deschise. Asemenea unor contrabandişti, echipajul de pe *Sohar* a apărut din întuneric în lunci pneumatice şi a început să care baloturile de funie şi sacii cu cărbuni în jos pe plajă. Între timp eu distribuiam suma solicitată. Era aproape comic. Cei care primeau banii erau rânduiţi într-o strictă ordine după grade şi vârstă; fiecare şi-a avut preţul stabilit, începând de la câteva rupii pentru micii muncitori cu ziua până la câteva sute pentru un inspector. Întreaga tranzacţie a fost făcută cu totală prietenie. Asemenea unui general care îşi ia rămas bun de la trupă, am stat de vorbă cu fiecare dintre ei, i-am strâns mâna şi i-am dat şperţul.

Chiar la capătul şirului, în spatele a doi inspectori, am dat peste informatorul poliţiei, acelaşi care spionase acostarea noastră pe plaja murdară şi umedă de la Calicul. El a ridicat în mod discret capul şi mi-a spus că adjunctul perceptorului a venit să-şi ia rămas bun. Aşteaptă după colţ, într-un taxi, şi i-ar face plăcere să primească o sticlă de whisky autentic. Nici asta nu m-a surprins. Whisky scoţian autentic nu era de găsit la Malabar sau atingea

preţuri astronomice – la urma urmei, perceptorul avea obligaţia să perceapă o taxă mare de import. Aşa cum se cuvenea unei corăbii arabe, pe *Sohar* nu se serveau băuturi alcoolice, dar exista o lădiţă cu whisky pitită undeva în santină tocmai pentru un asemenea moment. Am scos din servieta mea sticla necesară şi m-am îndreptat spre taxiul care aştepta camuflat. Sticla dispăru prin fereastra deschisă şi acelaşi odios omuleţ care începuse prin a urla la mine cu vreo trei săptămâni înainte, îmi sugeră că poate aş vrea să plătesc şi taxiul cu care venise.

La ora unu dimineaţa, *Sohar*, purtată de maree, a pornit în jos pe râu. Nu a fost nicio solemnitate de rămas bun, nicio remorcare. O plecare liniştită, fantomatică, în întuneric, pe lângă siluetele palide ale vaselor locale cu echipajele dormind. „Un traficant de opiu, ducându-şi marfa în China trebuie să se fi simţit întocmai ca şi mine”, mă gândeam în sinea mea, în timp ce priveam luminarea canalului pe care o aranjasem. Erau două lămpi de vânt ţinute în sus de către bărbaţi în două canoe. Acestea mergeau înaintea lui So*har,* marcând marginile canalului şerpuitor care ducea spre mare. Am ajuns la bancul de nisip, am simţit cum corabia se înalţă şi se lasă în jos cu valul şi apoi ne-am trezit în larg. Flăcările lămpilor de vânt s-au tras spre noi şi acum pescarii se aflau sub pupa lui So*har.* M-am aplecat peste copastie, am dat un ultim pumn de rupii şi cele două bărci au dispărut în beznă. So*har ş*i-a întins velele şi a părăsit India.

un

REGATUL SERENDEEB

Fiica mea Ida a intrat în orchestra celor din Oman cântând la talgere. Oamenii îşi cumpăraseră la Calicut două tobe şi acum apăreau pe puntea de la prova în fiecare seară pentru a da un concert improvizat vesel, producându-se la tobe, bătând din palme, cântând şi dansând. Ida se încadra în ritm şi făcea să sune voios o mică pereche de talgere indiene din alamă. Întreaga atmosferă a corăbiei se schimbase. *Sohar* era o ambarcaţie

mai relaxată, mai plină de încredere, ca şi cum cei de la bord scăpaseră de îngrijorările traversării noastre de ucenicie de la Mascat pe Marea Arabiei. Totul părea acum mai uşor şi plin de viaţă. Aerul era mai curat, marea mai albastră şi siajul navei mai consistent. Noile vele purtau corabia mai repede pe ape şi, având o velatură mai mare, nava era mai bine echilibrată la cârmă, fiind totodată mai uşoară şi mai tapidă. Dealurile verzi ale Malabarului dispăreau în partea dinspre babord, iar mâncarea pregătită de Ibrahim era o înemtare după coşmarul celei a lui Shanby. Marinarii din Oman nu păreau deloc întristaţi pentru faptul că părăsiseră Calicutul, lăsându-şi nevestele acolo, ba din contră, erau foarte bine dispuşi şi se tachinau unii pe alţii, aşteptând, evident cu plăcere, partea următoare a călătoriei.

Ida s-a acomodot foarte uşor şi bine. A avut la început o întâmplare neplăcută, când a căzut prin bocaportul de la pupa şi s-a rostogolit pe o distanţă de vreo doi metri şi ceva, drept în cabina pe care o împărţea cu mine. Şi-a înăbuşit suspinele, iar splendidele vânătăi pe care le căpătase aveau să pălească curând acoperite de o nouă bronzare. Se uita cu jind la apă, tânjind să înoate. Când nava se mişca încet, am legat un scaun de catarg cu un cablu la partea superioară a vergii arborelui artimon şi am coborât-o peste bord. *O* ataşasem de scaun cu o centură de siguranţă şi am lăsat-o astfel pe apă, în timp ce un membru al echipajului veghea să nu se apropie vreun rechin. Când apărea vreo umbră ameninţătoare, Ida era trasă cu repeziciune în aer de doi bărbaţi puternici şi lăsată la bord ca un pachet.

Cercetătorii ştiinţifici i-au trezit interesul. Stătea cu Andrew pe copastie, indicându-i ţinte pentru plasa pe care el o cufunda în apă, repezindu-se să vadă ce scotea. Examina specimenele de plancton care erau trase cu traulul sus, iar noaptea mişca găleţile cu mostre de apă de mare pentru a face ca vietăţile fosforescente să strălucească şi se extazia în faţa lor. Găsise şi un locşor

vacant pe punte, pe care l-a revendicat ca propriul ei teritoriu, fiind prea mic pentru altcineva, o palmă de loc sub cârmă. Acolo şi-sr făcut cuibul, cu o pernă, ferită de alergăturile picioarelor goale pe punte şi zgomotul cablurilor grele, atunci când echipajul alerga pentru a acţiona nava. Numai ploaia torenţială din timpul nopţii o mâna în cabina noastră. „Tăticule, plouă prin acoperiş”, anunţa ea uimită, în timp ce apa curgea prin cusăturile uscate de soare ale punţii şi cădea pe cuşetă. O înveleam cu o bucată de prelată şi adormea mulţumită.

Vremea era destul de blândă. În fiecare zi, la prânz aveam de obicei o briză de la nord-est, care împingea corabia cu o viteză de vreo 4 – 5 noduri. Adesea vântul ţinea şi după căderea nopţii, când uneori se potolea, lăsând să domnească calmul, iar alteori se schimba în rafale. De iâte ori rafalele se năpusteau asupra noastră, la bord era o activitate tumultuoasă. Cel care se afla de cart cerea ajutor şi băieţii din Oman veneau repede jos, punându-şx hainele de ploaie şi grăbindu-se spre parâme. Cartul deja i idicase vela artimon pentru a nu fi stricată şi eliberase puntea pentru a se putea trece la acţiune. De regulă, Abdullah, cârmaciul nostru cel mai bun, lua echea. El se uita pieziş în întuneric, în direcţia vântului, căiitând să identifice capătul de atac al vijeliei, o umbră neagră sinistră sub norii agitaţi, cu creste înspumate, albe, tremurătoare, acolo unde vântul spulbera suprafaţa mării. Trei sau patru bărbaţi alergau la şcota velei mari, parâma care controla vela mare, o dezlegau în jurul cartierului de vergă, aşa încât parâma groasă de 15 cm să nu se încurce, şi stăteau gata să o fileze sau să o tragă la bord, cu toată energia de care erau capabili. Pe puntea de la prova, alţi doi oameni stăteau lângă vela triunghiulară, în cazul când prova ar fi fost prea presată de vânt. Se pornea apoi vijelia. Prima rafală din prova făcea să scârţâie întreaga velatură când solicitarea exercitată asupra velei se schimba, iar apoi urma o lovitură mai grea, atunci când forţa principală a rafalei cădea asupra navei. Abdullah regla cârma în timp

ce nava se înclina din cauza presiunii şi începea să-şi legene prova în contra vântului. Un semn făcut oamenilor de la vele şi aceştia slăbeau o parâmă de 60 cm. Grandeea se mişca încet în jurul cartierului de vergă, cu un scârţâit puternic, strângându-şi atât de tare spiralele, încât apa era stoarsă din fibre, ajungând la suprafaţă ca picături de transpiraţie.

„*Lesim-shwai*. *Lesim shwai*. Slăbeşte puţin, slăbeşte puţin", şi vela mare aluneca încă vreo 30 cm. „Bus / Destul!" Nava era stabilizată acum, urmându-şi drumul cu mare viteză în bezna nopţii.

A venit apoi o ploaie care se revărsa cu o furie tropicală, căzând în perdele peste punte, făcând cărbunii din maşina de gătit să sfârâie şi formând o băltoacă în mijlocul părtii centrale a navei, pe puntea superioară, unde apa e aduna lângă ramele bocaporturilor, ieşind pe urmă prin găurile de scurgere. Fulgerele luminau impermeabilele roşii-portocalii şi feţele negre-şi albe încordate de efort. Câţiva stăteau sub glugile protectoare ale hainelor de ploaie, dar cei mai mulţi erau descoperiţi, cu părul ud lipit de cap. Dintr-odată vântul a scăzut. „Trageţi! Trageţi! * Sosise momentul să se recupereze cei 60 de centimetri din grandee luaţi de furtună împotriva voinţei noastre. Doisprezece oameni au alergat la locurile lor, cu picioarele goale, alunecând şi poticnindu-se pe puntea udă, au apucat parâma, s-au lăsat pe spate aproape orizontal fată de punte, cu picioarele proptite de ramele de bocaporturi. Abdullah a redus din cârmă, şcota velei mari a fost puţin eliberată de presiune", *Aceaeh!* Ya*ah* – Al*luh* /" Oamenii au virat, parâmele din jurul cartierului de vergă au alunecat, ajutate de unul dintre marinari care. stătea acolo pentru a avea grijă ca parâma să se lase uşor.

Yaaah... *Allah*!" şi treaba era aproape făcută. %*Mawal*! Voltă". O sigură comandă precisă şi şcota velei mari a fost voltată. Vijelia trecuse.

Uneori direcţia vântului se schimba, după cum venea vreo rafală, aşa că *Sohar* începea să fie împinsă în mod

periculos spre coastă. Atunci trăgeam clopotul de bronz rare aduna toţi marinarii pe punte şi ei veneau sus, frerându-se la ochi somnoroşi, împleticindu-se spre postulile lor. „*Khai-or*! Voltă în vânt!” Manevra de a se schimba bordul din care nava primeşte vântul înseamnă trecea velei mari cu imensa ei vergă dintr-o parte a catargului în cealaltă, punând în mişcare întreaga cantitate de pânză şi lemn, mai mult de o tonă, în jurul catargului prova. Dacă parâmele şi pânza s-ar fi încurcat, ar fi împiedicat giraţia înceată a vergii, iar vela s-ar fi sfâşiat sau verga principală ar fi putut plesni. Era o operaţie greu de îndeplinit ziua, iar noaptea necesita o adevărată grijă. Fiecare om îşi avea locul lui bine stabilit la bord, aşa că ştia exact unde să pună mâna pe parâma bună, chiar şi în beznă şi când să se dea în lături din calea unei lovituri mortale a capătului vergii principale, pe când trecea de-a curmezişul navei. Când fiecare se afla la locul său, timonierul întorcea nava în direcţia vântului. Cei de pe puntea de la prova trăgeau cu efort capătul de jos al vergii principale, aşa încât vârful lua o poziţie verticală şi atârna deasupra punţii ca o lance enormă, bălăngănindu-se la capătul catargului, la vreo 24 metri deasupra punţii.

Apoi Saleh păşea iute pe copastie în jurul punţii de la prova şi înapoi pe partea opusă a navei. El ducea parâma grea care guvernează vela mare şi pe care trebuia să o treacă dintr-o poziţie a navei în cealaltă. De îndată ce aceasta era pusă în poziţie şi fixată, timonierul începea să îndrepte nava pe noua linie. Verifica cu ajutorul unei torţe dacă parâmele şi velatura nu sunt încurcate şi echipajul de pe puntea superioară se apuca să slăbească parâmele care guvernează unghiul vergii principale, aşa încât aceasta să înceapă să se lase în jos, de data aceasta pe partea opusă a catargului principal. Când verga ajungea la unghiul corect, jumătate din echipaj apuca vela mare şi vira parâma, iar vela se aşeza corect. Ceilalţi umblau pe punte, aranjând din nou velatura, strângând parâmele de legare, virând vela artimon, ridicând iarăşi vela triunghiulară şi, în fine,

totul era dus la bun sfârşit. De obicei era necesară o jumătate de oră de muncă grea mai înainte ca cei care îşi terminau cartul să poată cobori să-şi dobândească somnul pierdut… până când vântul nestatornic îşi schimba direcţia, iar vocea îngrijorată a omului de veghe mi se adresa bilnd: „Căpitane… voită?”

Navigarea unei nave tradiţionale arabe putea fi foarte periculoasă. Greementul lui *Sohar* era foarte masiv şi ar fi putut cu uşurinţă răni pe cineva. Cei doi scripeţi, de exemplu, cântăreau fiecare câte 45 kg şi erau suspendaţi de arborele principal şi dacă s-ar fi desprins din întâmplare ar fi lovit pe cineva, trântindu-l ca pe popice. Şi de câte ori schimbam direcţia navei, când verga mare atârna vertical capătul ei se legăna înainte şi înapoi peste punte ca o seceră a morţii. Dacă în momentul acela cineva ar fi alunecat pe puntea nesigură sau, şi mai rău, ar fi fost prins între capătul vergii şi copastie, când verga se balansa, nu încăpea îndoială că ar fi fost rănit. Obligaţia echipajului de la bord era de a controla balansarea capătului vergii. Era necesară o sincronizare perfectă şi-ţi mai trebuia şi curajul de a te repezi în zona periculoasă pentru a face ceea ce se cerea. Însemna ca respectivul să aibă deplină încredere în acţiunea tovarăşilor săi de lucru. Dacă aceştia ar fi făcut vreo greşeală el ar fi putut fi rănit. În asemenea împrejurări nu era deloc surprinzător că echipajul de pe *Sohar* forma un colectiv perfect sudat şi coordonat. Cu excepţia timpului când aveam calm plat, nu exista niciun moment în care puterea ascunsă a navei nu ar fi putut să se dezlănţuie şi să lovească pe cel neatent. Chiar şi o parâmă subţire putea dovedi o forţă surprinzătoare. Şi vela triunghiulară a lui *Sohar* părea mică, comparativ cu vela mare pentru vreme bună. De câte ori prova lui *Sohar* ajungea prea mult în vânt, iar vela triunghiulară flutura uşurel, dând astfel un semnal de avertizare, această mică fluturare producea o curbă în zigzag de-a lungul velei triunghiulare care lovea în copastie cu un zgomot asemănător unei împuşcături de armă de mare viteză.

Odată, când vela triunghiulară a fost lăsată desfăcută, s-a rupt foarte uşor de tachet, s-a sfâşiat în piroanele de 3, 8 cm de lemn de Mangroove tare ca fierul ca şi cum ar fi fost nişte beţe de chibrituri şi a aruncat tachetul lung de 40 cm şi gros de 10 cm pe punte…

Din fericire nu am avut decât un singur accident din cauza mânuirii velelor. Într-o zi piciorul stâng al lui Jumail a fost prins între capătul vergii principale şi copastie. iar coapsa i-a fost contuzionată. A căzut pe punte cu faţa crispată de durere. După ce am terminat de pus la punct vela mare, ceilalţi oameni s-au ocupat de el. Au zdrobit curmale, le-au amestecat cu sare, le-au încălzit, iar pasta aceea fierbinte au pus-o într-o pânză şi i-au masat cu ea muşchiul, apoi i-au pus-o asemenea unei cataplasme pe coapsă. Dar aproape o săptămână Jumail a tot şchiopătat.

Când vântul se înteţeşte, la o navă arabă nu se reduce suprafaţa velică, pliind velele aşa cum fac europenii. Arabii înlocuise vela mare cu una mai mică. A schimba vela mare când suflă vântul din plin şi nava este supusă tangajului şi ruliului reprezintă o manevră spectaculoasă. Am făcut-ţi la bordul lui *Sohav* pentru prima oară când eram aproape de Capul Comorin, extremitatea de sud a Indiei. Vântul avea forţa 6 şi simţeam mişcarea navei de la un bord la altul sub acţiunea velei mari. *Sohar* nu-şi mai urma drumul în linişte, ci se înclinase mult datorită vântului. Prova începuse să se afunde în valuri. Când am trecut peste bancul Wedge, valuri scurte şi abrupte au izbit puternic nava, aruncând perdele de apă peste partea centrală. Ida avea rău de mare. Ştiam că era prudent să reduc suprafaţa velică şi să nu solicit nava prea mult ca să nu se rupă pânzele. Nu era greu să coborâm Verga mare. Greutatea ei proprie a tras-o în jos şi au fost necesari doar doi oameni pentru a ţine fixă funga principală şi a împiedica vela şi lemnul să cadă asemenea unei ghilotine. Când echipajul a încercat să aibă sub control imensa velă principală pentru ca să nu fie suflată de vânt în mare sau să se prefacă în zdrenţe, toată

lumea a început să se agite. Fiecare membru al echipajului a fost chemat să ajute. Toţi s-au înşiruit de-a lungul balustradei, în partea ferită de vânt şi în timp ce marea vela era coborâtă, curbându-se deasupra capetelor lor ca un tunel din prelată, băieţii au apucat-o şi au ţinut-o foarte strâns ca într-un cleşte, trăgând-o în jos metru cu metru, aruncându-se apoi cu violenţă cu tot corpul peste pânza aspră şi fixând-o de punte. Din când în când vela se umfla puternic. şi cei 12 oameni voinici erau săltaţi de pe bord de către forţa vuitului. Când vela a ajuns destul de jos, cei care o mânuiau au ridicat-o cam un centimetru. Apoi vela a fost dezlegată de pe vergă şi pusă sub punte, iar o velă similară mai mică a fost legată în locul ei. Oamenii s-au îndreptat acum către posturile lor de unde trebuiau să vireze parâma. Bărbaţii cei mai solizi şi mai puternici stăteau pe punte cu picioarele fixate ca vâslaşii într-un schif de opt. Ei trebuiau să ridice înapoi pe arborele principal, cu ajutorul lungii, verga pe care se afla vela. Pe puntea de la prova, Jumah, cel mai experimentat dintre marinari, avea să controleze mişcările puternice, periculoase ale vârfului vergii principale pe măsură ce aceasta se ridica. Eid a început să bată din palme şi să intoneze primele versuri ale cântecului lor marinăresc şi atunci ceilalţi s-au apucat să tragă ritmic l’unga. Abdullah şi Khamees Poliţie se aflau pe scripetele mare, cel mai de jos. Ei au sărit să prindă funga care se mişca, şi au tras-o cu toată greutatea lor. O bună coordonare şi ruliu] navei au făcut munca mai uşoară. Verga se ridica lin în sus, tot mai sus, iar vela mică prinsă pe ea se îndrepta în partea de sub vânt, în siguranţă, deasupra crestelor valurilor. Verga s-a apropiat de arbore şi cu un ultim strigăt puternic cei care o trăgeau au adus-o la locul respectiv. Jumail şi Eid au legat strâns funga cu funie d* nucă de cocos şi vela a fost reglată la unghiul corect al vântului. *Sohar* îşi tăia drum înainte în tihnă mai uşor acum, iar oamenii, cu excepţia cartului, s-au dus la culcare morţi de oboseală, dar mulţumiţi.

Prin tradiţie viaţa unui marinar arab este foarte aspră. Jumătate din marinarii din Oman de pe nava mea naufragiaseră şi într-un fel acest gând mă liniştea. Jumah a fost pe mai multe nave care s-au scufundat, iar Saleh s-a aflat la bordul unei dhoio care s-a dus la fund, el rămânând agăţat de o epavă două zile, până ce a fost salvat de un alt vas. Khamees Poliţie era gata să se înece, când un vas de pescuit pe care se îmbarcase s-a scufundat. El a fost salvat, dar şi-a pierdut fratele. Khamees Marină a avut experienţa cea mai grozavă dintre toţi. Se găsea pe o ambarcaţie *dhow*, ca mic copil, când vasul a fost surprins de o furtună şi a ancorat în apropierea unei plaje expuse. Furtuna a devenit foarte puternică, iar cei de la bord au hotărât să trimită copiii pe uscat. Khamees Marină şi fratele lui au fost duşi pe plajă şi aşezaţi în nişte gropi făcute în nisip deasupra liniei mareei. Îngropaţi pe jumătate în nisip pentru a fi protejaţi împotriva vântului, copiii au aşteptat până când furtuna s-a domolit. În cele din urmă i-a găsit un beduin, care i-a dus la familia lor. Nava a fost pierdută.

Vârful lui Adam din Sri Lanka era punctul de acostare pe care navigatorii arabi îl căutau după ce părăseau Coasta Malabar. Muntele constituia o trăsătură specifică a insulei Serendeeb, cea mai mare şi mai minunată dintre toate insultele din jurul Indiei. Se spune că denumirea vârfului se datorează faptului că acesta a fost primul loc pe care a pus piciorul Adam după izgonirea din Paradis, iar urma se mai păstrează încă. Pasul următor s-a pierdut, ajungând în mare. „Marinarii noştri pot vedea de la depărtare vârful unde a căzut Adam şi îşi îndreaptă corăbiile spre el”, scria un cronicar arab din secolul al IX-lea. Acest munte era şi ţinta lui *Sohar*, iar în dimineaţa zilei de 21 ianuarie scrutam zările pentru a-l zări conturându-se în razele soarelui. Plecasem de la Capul Comorin de două zile şi ne îndreptam spre est, făcând un ocol către sud. Porţiunea de mare pe care o străbăteam era neobişnuit de poluată. Sania de colectare a lui Andrew

s-a umplut numai după câteva minute în apă de pelicule de ulei. Era clar că multe ambarcaţii îşi curăţiseră tancurile în apele din sudul Indiei, aruncând gunoaiele peste bord. Speram acum să vedem muntele sacru asupra căruia se spune că o lumină fantomatică clipeşte ca un semn al sfinţeniei locului. Aerul era însă încărcat de praf şi de o ceaţă uşoară, vizibilitatea fiind redusă, şi numai când *Sohar* a fost foarte aproape de ţărm am putut vedea uscatul şi recunoaşte dealul cunoscut de marinari sub denumirea de Căpiţa. *Sohar* îşi urma calea drept şi numai o foarte uşoară modificare a drumului a dus-o în vechiul port arab de escală Gelle, unde în ziua următoare am şi aruncat ancora.

Serendeeb, numele pe care arabii îl dau Ceylonului sau insulei Sri Lanka, a îmbogăţit vocabularul englezesc cu un nou cuvânt, *serendipity*, însemnând arta unei descoperiri fericite. Pentru Expediţia Sindbad Sri Lanka era într-adevăr o descoperire fericită. Urmam să petrecem acolo aproape o lună, iar locul avea să fie unul dintre interludiile cele mai fericite ale călătoriei noastre.

Biologii doreau în primul rând să vadă câţi dugongi mai rămăseseră în apele din junii coastei de nord-est din Sri

Lanka. Dugongul, sau vaca de mare, este un mamifer de mari dimensiuni care altă dată era răspândit în toate mările lumii. Cu treizeci de ani în urmă, mari cârduri de dugongi trăiau în strâmtorile dintre India şi Sri Lanka. Pentru profan dugongul este un erbivor asemănător unei foci durdulii fără colţi, care trăieşte pe straturile de iarbă marină aflată în această regiune pe mari distanţe. Cercetătorii au aflat că specia este în mod dureros redusă. Ei au văzut doar două specimene care s-au cufundat repede în apă, căci aceste animale sunt foarte sperioase în faţa oamenilor. Motivul major al dispariţiei era evident. Straturile de iarbă de mare unde aceste erbivore pasc sunt acum străbătute de zeci de năvoade care constituie o capcană inevitabilă a morţii. Ele respiră în aer şi când se

încurcă în plasele pescarilor se înecă. Atunci corpul animalului este tăiat în bucăţele şi vândut în piaţă. Pescarii din Sri Lanka nu sunt de blamat, ei au prins dugongii din întâmplare, şi animalele au stricat plasele preţioase în chinurile morţii lor. Cercetătorii de pe *Sohar* au apreciat că dugongii erau altă dată în număr de câteva mii, acum fiind reduşi la mai puţin de o sută sau două de specimene.

Peter Hunnam, specialistul de pe *Sohar* în conservarea mediului marin, a găsit o mulţime de alte dovezi ale secătuirii mereu crescânde a resurselor costale din Sri Lanka. Broaştele ţestoase de mare erau prinse şi ucise atât pentru carne cât şi pentru ornamentele făcute din carapacea lor, deşi vietatea era oficial protejată printr-un decret guvernamental. Negustorii de carapace de broască ţestoasă aveau o portiţă de scăpare convenabilă. În insulele Maldive nu exista nicio lege care să interzică uciderea acestor animale, iar negustorii din Sri Lanka pretindeau că importau carapacele de acolo. Peştii tropicali frumoşi din apropierea coastei Sri Lanka erau de asemenea vânaţi în mod regulat. Scafandrii localnici, unii echipaţi chiar cu aparate de respirat sub apă, prindeau şi vindeau aceşti peşti negustorilor, care la rândul lor îi trimiteau cu avioanele, cu miile, în pungi din plastic cu apă, la acvarii şi colecţionarilor de peşti deosebiţi din Europa şi America de Nord. Aceiaşi negustori de peşti comercializau şi scoici rare de mare, care erau culese din adâncurile mării de către scafandri. Atât scafandrii, cât şi exportatorii recunoşteau că peştii rari şi cele mai frumoase scoici deveneau din ce în ce mai greu de găsit. Coralii din Sri Lanka erau de asemenea ameninţaţi. Cei frumoşi, delicaţi, erau culeşi pentru ornamente. Coralii mari care formau recifele principale din jurul coastei erau sparţi cu răngi. Bucăţile erau duse pe ţărm şi stivuite între straturi de coji de nuci de cocos în cuptoare de ars cărămizi şi apoi arse pentru a produce var pentru construcţii. Pierderea recifelor de coral a despuiat coasta de digurile naturale de care se spărgeau valurile: acolo unde altă dată recifele

zăgăzuiau forţa principală a valurilor, acum marea mănâncă nisipul, iar coasta se retrage. Trunchiurile răsturnate şi zimţate de cocotieri pătrund în ochiurile de apă de pe coastă, acolo unde odinioară era pământ uscat.

În timp ce Peter Hunnam îşi aduna datele pentru a încerca să înţeleagă factorii complecşi sociali şi economici din spatele exploatării resurselor costale din Sri Lanka, eu aveam o întrebare mai simplă de pus despre animalele sălbatice din Sri Lanka. Voiam să ştiu ce se întâmpla cu elefanţii sălbatici din Sri Lanka când mureau. Raţiunea curiozităţii mele putea fi găsită în a şaptea călătorie a lui Sindbad. O versiune a călătoriei a şaptea povesteşte cum Sindbad a fost capturat de piraţi şi apoi vândut ca sclav, după câte s-ar părea în Sri Lanka. Acolo, noul lui stăpân l-a făcut vânător de fildeş. Sarcina lui Sindbad era să se ducă în pădure în fiecare zi, să se ascundă în vârful unui copac şi să aştepte o turmă de elefanţi sălbatici care trecea pe acolo. În fiecare zi Sindbad omora un animal. Apoi lua colţii şi-i ducea săpânului său. Acest măcel a continuat câtva timp, până când într-o bună zi, spre groaza lui Sindbad, turma de elefanţi a înconjurat copacul unde se ascundea şi l-a dezrădăcinat, pentru a prinde vânătorul. Aşteptându-se să fie zdrobit de elefanţii furioşi, Sindbad a rămas înmărmurit când conducătorul turmei de elefanţi l-a luat cu blândeţe în trompa sa şi l-a dus prin pădure până într-un loc unde erau împrăştiate pe jos oasele multor elefanţi morţi. Acolo era locul unde elefanţii se duceau să moară, iar elefanţii voiau să-i arate lui Sindbad doar unde putea găsi fildeş, fără a omorî turma. Întorcându-se la stăpânul său, Sindbad a dezvăluit locul cimitirului elefanţilor şi a fost răsplătit cu libertatea.

A şaptea aventură a lui Sindbad cu elefanţii în Sri Lanka s-ar putea prea bine să fi fost adăugată mai târziu la *o mie şi una*. de *nopţi*, deşi un elefant din Serendeeb este menţionat şi în aventura a patra, când se spune că regele suprem din Serendeeb merge în procesiune pe spatele unui elefant uriaş, înalte de şapte coţi. Povestea cimitirului

elefanţilor este larg răspândită, apărând şi în diferite povestiri din alte limbi, în afară de cea arabă. Deci exista oare vreo fărâmă de adevăr în aceasta, cel puţin în privinţa insulei Sri Lanka? Fiind cu *Sohar* în Sri Lanka, era bine de pus această întrebare celor care ar fi putut şti ce se întâmpla cu elefanţii morţi din turmele rămase pe insulă. Oamenii cei mai indicaţi pentru a li se pune această întrebare erau, evident, ultimii supravieţuitori ai locuitorilor din junglă, veddahii şi, bineînţeles, custozii parcurilor de vânătoare.

Veddahii sunt băştinaşii insulei. Nimeni nu ştie când au poposit aici şi se pare că reprezintă cea mai veche populaţie existentă. Se crede că sunt înrudiţi cu neamul negrito din Andamane şi până de curând mai dăinuiau grupuri de veddahi prin pădurile din Sri Lanka. Aceştia erau vânători şi culegători, nu aveau case şi trăiau prin peşteri sau în copaci. Mâncau carnea animalelor pe care le vânau cu arcul şi săgeata, fructe din junglă, plante comestibile, adunau miere de albine sălbatice şi purtau veşminte din frunze de scoarţă de copac. Cu excepţia cuţitelor de fier şi a tutunului pe care le obţineau din localităţile din jur, veddahii trăiau în epoca de piatră. Azi nu a mai rămas decât un singur trib, şi acesta împrăştiat. Când se duc prin sate, poartă haine aruncate de alţii. Unii s-au căsătorit şi s-au stabilit în sate, dar cei mai mulţi au rămas vânători, cutreierând pădurile virgine din Sri Lanka, unde mai pot fi încă găsiţi şi vreo câţiva elefanţi sălbatici. Totuşi veddahii nu ştiau mare lucru despre ceea ce se întâmpla cu elefanţii morţi. Spuneau că dădeau foarte rar peste stârvuri de elefanţi. Într-adevăr, în ultimii zece ani nu au întâlnit decât unul sau două şi nu ştiau unde au căzut ceilalţi. Unul spunea că a văzut odată un elefant ducând oasele unui alt elefant mort pe o bună distanţă prin pădure, dar nu a putut afla unde se ducea.

Misterul s-a adâncit şi mai mult când întrebarea a fost pusă custozilor parcurilor de vânătoare. Rezervaţiile de vânătoare din Sri Lanka au vreo 2000 de elefanţi

sălbatici, care intră şi ies din parc după anotimp. Teoretic ar trebui să moară în fiecare an 20 – 30 de animale. Totuşi custozii spuneau că au găsit foarte puţine schelete. Din nou scheletele elefanţilor erau foarte rare. Nu s-ar fi putut întâmpla ca să nu fie văzute. Într-adevăr, custozii declarau că adesea găseau oase ale unor animale mai mici, leoparzi de exemplu, care erau şi mai puţin numeroşi şi puteau mult mai uşor să nu fie observaţi. Cele câteva oase de elefant găsite erau evidente şi au rămas ca mărturii mulţi ani. Exista o singură explicaţie vagă pe care o puteau da. Custozii m-au dus la un bazin natural format sub o stâncă şi înconjurat de copaci joşi. La vremea înserării locul avea o atmosferă calmă. Lacul era lung şi destul de îngust, de o formă neregulată, să fi avut vreo 4 – 7 m lăţime şi 36 m lungime. La un capăt un mic râuleţ curgea încetişor, alimentându-l, şi apa era foarte liniştită şi opacă. Custozii mi-au spus că pereţii lacului erau foarte abrupţi, aproape drepţi. Ştiau aceasta pentru că în anotimpul uscat nivelul scădea, descoperindu-i laturile, dar chiar şi în perioadele de mare secetă, când izvoarele de pretutindeni secau, acest lac în stâncă avea apă, aşa că devenise sursa principală de alimentare din regiune. Cu trei ani în urmă, profitând de o secetă-care redusese cantitatea de apă din lac, administraţia parcului a hotărî! să-l cureţe. Lucrătorii au coborât şi au început să arunce afară mâlul din fund. Spre uimirea lor au descoperit că nămolul alb-cenuşiu era format din oase de animal descompuse. Săpând mai în adânc, au dat peste schelete de elefant, tone de oase încastrate în nămol. Le-au scos şi aşezat în stive şi în cele din urmă cinci camioane pline cu oase de elefanţi au fost transportate pentru a fi folosite ca îngrăşăminte.

Dar de ce oare au murit atâţia elefanţi tocmai în acel bazin? Să fi căzut în mod accidental, în timpul secetei, când încercau să bea apă? Un pas lipsit de precauţie şi un animal putea foarte uşor să cadă şi să-i fie apoi imposibil să mai iasă de acolo. Sau poate elefanţii bătrâni şi pe moarte veneau la marginea bazinului pentru a muri aici?

Slăbănogi şi neputincioşi, ei trebuiau să stea lângă apă pentru a se hrăni. Dar atunci de ce s-au înecat şi n-au rămas să moară pe marginea bazinului, unde scheletele lor ar fi fost găsite? Nimeni nu a putut să-mi dea niciun răspuns. Misterul mormintelor elefanţilor mai dăinuie încă.

O altă aventură de-a lui Sindbad şi-a găsit totuşi o explicaţie foarte plauzibilă în Sri Lanka. Poate că cea mai faimoasă dintre peripeţiile sale este cea legată de Valea Diamantelor. Aventura începe în timpul celui de-al doilea voiaj al lui Sindbad, când a naufragiat pe o insulă pustie, unde a găsit un ou uriaş aparţinând pasării gigantice pe care arabii o numesc Rukh. Când mama Rukh s-a întors la cuib, Sindbad s-a legat de piciorul păsării şi a fost astfel purtat pe deasupra insulei, pasărea zburând spre valea îndepărtată unde se hrănea. Acolo pasărea a mâncat şerpi enormi care se aflau în mare număr pretutindeni. Dezlegându-se de piciorul păsării, Sindbad a descoperit că valea era bătută cu diamante, o masă de nestemate sclipitoare. Dar a fost atât de speriat de şerpii mari care se târau în toate direcţiile, încât a încercat să-şi găsească refugiu pentru noapte ascunzându-se într-o peşteră şi închizând intrarea cu un bolovan mare. Spre groaza lui a descoperit că în aceeaşi peşteră se afla şi o imensă şerpoaică care îşi clocea ouăle, aşa că a petrecut noaptea într-o stare de teroare. Ieşind a doua zi dimineaţă din peşteră clătinându-se, ameţit de frică, foame şi nesomn, a fost surprins când stârvul unui animal s-a rostogolit pe partea abruptă a văii, căzând la picioarele lui. Apoi şi-a amintit cum în unele regiuni muntoase îndepărtate, negustorii de diamante aruncau animale moarte într-o vale bogată în nestemate, unde era prea periculos pentru a» să coboare. Unele dintre pietre se lipeau de carnea putredă, iar aceasta era luată de păsări şi dusă la cuiburile lor, de unde negustorii puteau să culeagă mai uşor diamantele. Inventiv ca întotdeauna, Sindbad şi-a umplut buzunarele şi brâul cu nestemate şi s-a legat cu turbanul sub un stârv. Un uliu mare a coborât, a înşfăcat în gheare carnea cu

Sindbad şi l-a dus sus pe creştetul muntelui. Acolo, negustorii, care erau musulmani, l-au felicitat pentru uimitoare lui scăpare şi Sindbad a împărţit cu ei bogata lui recoltă.

Despre Valea Diamantelor şi obţinerea pietrelor preţioase cu ajutorul unor bucăţi de carne se pomeneşte în multe povestiri arabe. În secolul al X-lea scriitorul Al Kazvini, care a compilat o întreagă colecţie de basme de călătorie, a situat această vale în Serendeeb. Şi azi mari cantităţi de pietre preţioase sunt extrase în Sri Lanka, iar modul în care se obţin poate explica diferite aspecte din aventura lui Sinbad. În Sri Lanka nu există diamante adevărate, dar pot fi găsite aproape toate pietrele preţioase sau semipreţioase, ca rubine, cornalină, ochi de tigru şi bineînţeles faimoasele safire albastre. Timp de secole insula a fost o sursă majoră de nestemate, care se află prin adâncurile văilor şi apar în aluviuni şi în noroiul spălat de pe munţi. Acest noroi cu pietriş este scos din minele aflate în văile inundate. Pentru a obţine pietrişul, minerii localnici coboară pe peretele vertical al puţului pe scări naturale. La 6 – 9 metri sub suprafaţa văii ei scurmă mici galerii orizontale şi îşi umplu coşurile cu noroi, pe care le ridică la suprafaţă cu frânghii. Coşurile sunt apoi duse la râuri sau lacuri, unde noroiul este spălat pentru a se căuta pietrele preţioase aproape în acelaşi fel în care se spală aurul din nisip. Situarea minelor în vale, puţurile cu pereţi drepţi, greutăţile extracţiei, chiar şi şerpii cărora le place să caute umezeala răcoroasă a minelor, toate acestea au putut oferi elemente care leagă producţia bogată de pietre preţioase din Serendeeb de povestea lui Sindbad despre Valea Diamantelor. Iar primii negustori de pietre preţioase au încurajat asemenea basme, căci ele au sporit valoarea exotică a mărfurilor şi au camuflat adevărata sursă a bogăţiei lor.

Azi negustorii de bijuterii din Sri Lanka sunt aproape toţi musulmani, cei mai mulţi dintre ei revendicând o origine arabă. Ei controlează în mod efectiv producţia de

nestemate şi au făcut-o din timpuri imemoriale. Nu se cunoaşte o dată sigură de când au început negustorii arabi comerţul în Serendeeb, dar în secolul al XV-lea portughezii au găsit aici arabi bine stabiliţi ca intermediari în comerţ şi se spune că primele locuri musulmane de pelerinaj din Sri Lanka ar data din secolul al VII-lea. Într-adevăr, cele mai vechi dintre acestea sunt situate în colţul de sud-est al insulei, exact în locul în care ar fi acostat navele venind din India, aşa cum a sosit acum şi *Sohar*. Şi nava noastră a aruncat ancora tocmai acolo unde se află ruinele unei moschei islamice clădite, după cum se spune, pe locul unde fusese înmormântat unul din cei opt marinari musulmani care au adus învăţătura lui Mahomed în Serendeeb. Mormântul acestui sfânt se află sub brazda de iarbă, la umbra palmierilor care înconjoară moscheea în ruine. Un râu puţin adânc curge pe acolo, făcând o curbă blândă şi vărsându-se apoi în portul Gaile, la o depărtare nu mai mare de 400 metri. Este exact locul unde ar fi acostat oricare marinar venind pe aceste meleaguri pentru prima oară.

Oamenii de pe *Sohar* au vizitat mormintele marinarilor arabi care aduseseră în Serendeeb credinţa lor şi au înălţat rugăciuni în moschee. Apoi, în timp ce *Sohar* era realimentată, întregul echipaj a profitat de împrejurare pentru a se plimba pe insulă. Era un popas ideal în timpul lungii călătorii spre China. Pentru noi, Sri Lanka, cu căldura şi coloritul său, poporul amabil şi ritmul liniştit de viaţă reprezenta încă, în mod sigur, Insula Norocoasă. Îţi dădeai uşor seama de ce cronicarii arabi au scris despre regele din Serendeeb ca fiind unul dintre cei mai bogaţi conducători de pe pământ. Ei povesteau că acesta trăia în cel mai mare lux. Ţara lui producea tot felul de parflamuri, aloe, lemn aromatic, parfum de zibetă. Diamantele din pâraie erau folosite pentru a grava modele delicate pe pietrele de inele de tot felul. În râuri se găseau mari bucăţi de cristal, iar în jurul coastei se întindeau minunate culturi de mărgăritare. În capitala sa exista un templu încrustat

cu nestemate a cărui valoare era imposibil de evaluat. Acolo, Marele Rege domnea cu ajutorul a 16 miniştri: patru hinduşi, patru creştini, patru musulmani şi patru evrei. Până şi califul din Bagdad abia putea să ţină pasul cu splendoarea marelui rege. Aşa cum se relatează în o *mie şi una de nopţi*, Sindbad Marinarul a adus lui Harun Al Raşid o scrisoare de la Marele Rege şi împreună cu aceasta daruri scumpe: o ceaşcă înaltă de o palmă, făcută dintr-un rubin şi căptuşită cu perle, un pat acoperit cu pielea unui şarpe care „înghiţise elefantul", cu pete de mărimea unui dinar şi având proprietatea magică pentru cine ar fi stat pe acest pat să nu se îmbolnăvească niciodată, apoi o sută de mii de mi*skali d*e lemn de aloe şi „o sclavă strălucitoare ca luna". Sindbad a fost chemat în faţa califului şi a povestit în amănunt lui Harun Al Raşid cum regele din Serendeeb a apărut într-un alai extraordinar. Călare pe elefantul lui imens înalt de 11 coţi, Marele Rege trecea cu alaiul său prin capitală, înconjurat de ofiţeri şi demnitari. În faţă mergea un lăncier cu o lance de aur, în spatele lui cel care purta sceptrul, un baston mare de aur care avea la capăt un smarald lung de o palmă şi gros cât degetul cel mare al unui bărbat, iar în jurul regelui erau o mie de călăreţi îmbrăcaţi în brocart şi mătase.

Marile procesiuni din Serendeeb mai există încă într-o formă modernă. Azi tradiţia este onorată de acele *perehemuri* lunare organizate de călugării budişti din Sri Lanka. Cu două zile mai înainte ca *Sohar* să părăsească Sri Lanka, echipajul a urmărit o asemenea procesiune trecând prin străzile întunecate. Efectul produs era uluitor. Dansatori de foc înnegriţi de fum ţopăiau şi se învârteau cu torţele aprinse. Bărbaţi pocneau din bice lungi de 6 m pentru a-şi croi drum, grup după grup de dansatori se învârteau şi se răsuceau în bătăile stăruitoare ale tobelor şi acompaniamentul fluierelor, executând sărituri surprinzătoare aşa încât clopotele de la gleznele lor zăngăneau şi platoşele lor de argint zornăiau. Mai erau şi

dansatori mascaţi în costume din fibre de nucă de cocos închipuind câini negri demoniaci, bărbaţi pe catalige îmbrăcaţi ca femei. Răspândiţi în cuprinsul procesiunii veneau călugări budişti purtând robe galbene ca şofranul, cu scăfârlia tunsă chilug şi cu un braţ gol pentru a purta evantaiul tot galben. Erau şi dansatori cu panglici roşii şi albe, în pantaloni, goi însă până la brâu. cu pălării ascuţite sau turbane. O bandă întreagă de mimi, îmbrăcaţi asemenea prinţilor Rajput, îşi mişcau feţele albite cu făină şi mâinile ca nişte păpuşi. Apoi veneau marii elefanţi din Sri Lanka, cei despre care vorbiseră arabii, peste 80, mergând câte trei alături cu paşi mari, greoi, balansându-se pe deasupra capetelor mulţimii. împodobiţi cu mătăsuri şi brocarte, erau magnifici, iar pe gâturile lor, îmbrăcaţi în alb, imaculaţi, călătoreau conducătorii de elefanţi. În mijlocul acestei desfăşurări uimitoare de pete de culoare şi lumină şi muzică zgomotoasă, era uşor de imaginat priveliştea lumii arabe a Serendeebului de altă dată.

IX

CALMURI TROPICALE

Sohar a plecat din Sri Lanka cu un nou fotograf la bord, Richard Greenhill. Acesta a sosit de la Londra pentru a-l înlocui pe Bruce Foster care participase mai mult de un an la Expediţia Sindbad şi simţea acum că ar fi thnpul să se întoarcă în Noua Zeelandă pentru a-şi vedea soţia şi fiica. Şi fiica mea s-a întors la şcoală, în Anglia…

Când l-am văzut pentru prima oară pe Richard Greenhill, cu greu mi-aş fi putut imagina pe cineva mai puţin potrivit pentru a naviga. Era un tip înalt, deşirat ca un bâtlan, stângaci şi şleampăt. Avea un nas ca un cioc de pasăre şi ochi cercetători. Adus de spate, când umbla pe punte cu picioarele lui lungi, cu laba îndreptată în afară, părea că păşeşte anevoie printr-o apă mică, căutând să prindă peşti. Era foarte pasionat după fotografii şi aparate de fotografiat. Nu fusese însă niciodată până atunci pe o navă. Habar nu avea despre navigaţie şi se îndoia că ar putea învăţa ceva. Dorea să-şi consacre fiecare minut

fotografiatului. A apărut cu cea mai ciudată colecţie de aparate şi accesorii fotografice, multe dintre ele făcute în casă, şi cu un asortiment de bucăţele de lemn de balsa, clei, gheme de sfoară, arcuri de ceas, ace de siguranţă, benzi de cauciuc şi pungi de plastic, până şi baloane de jucărie, cu care spera să născocească încă alte şi alte accesorii fotografice. Tot ceea ce făcea pe navă, cu excepţia fotografiatului, era sau un dezastru, sau o comedie. Când mergea pe punte, în mod regulat se împiedica de vreo ramă de bocaport. Dacă stătea jos, adesea se întâmpla ca un capăt al unei parâme care se balansa să-i zboare pe dată pălăria de pai. Când cobora sub punte, se lovea cu capul de vreo traversă. Dacă bea ceai şi îşi punea cana jos, cât ai clipi, când era cu spatele întors, cana luneca într-un orificiu de scurgere a apei. Era atât de neîndemânatic, încât chiar şi pe un calm plat puteai să crezi că nava se legăna pe o mare furtunoasă. Totuşi Richard nu capitula niciodată în faţa conspiraţiei urzite de *Sohar* contra lui. Zi de zi umbla în jurul punţii, împleticindu-se şi alunecând. manevrându-şi aparatul de fotografiat. Printr-un fel de operaţii chimice magice, el developa filme de probă în mici tuburi cu lichid şi nu înceta nicio clipă să mai născocească alte completări pentru asortimentul lui uimitor de dispozitive şi mecanisme ingenioase. Avea aparate de fotografiat împodobite cu baloane asemenea unor veste de salvare confecţionate în casă, aparate aşezate în cutii de lemn de balsa. altele ataşate la capătul unor prăjini de bambus pe care le controla cu ajutorul unor sârme lungi, altele prinse de catarg ori legate de sfoara unor zmeie sau prinse de telescoape. Nici bezna nu-l împiedica să acţioneze. Întunericul nopţii era străbătut de repetatele străluciri ale bliţului său şi de zgomotele produse atunci când se împiedica de obiecte nevăzute în întuneric.

În primele trei zile după ce *Sohar* a ridicat ancora de la Galle la 22 februarie. Richard a suferit cumplit de rătr de mare. Ne îndreptam spre Sumatra şi strâmtoarea

Malacca. Era o distanţă de 900 de mile în linie directă peste Oceanul Indian şi speram să o parcurgem în mai puţin de o lună. dacă vântul avea să fie favorabil Aceasta era calea directă cea mai scurtă spre ţărmul din sud-estul Asiei, drumul folosit de vasele arabe încă din secolul ni VIII-lea. Dar tot iil depindea de felul cum avea să bată musonul. Luna martie este timpul când musonul îşi inversează direcţia, cel de la nord-est dispare treptat. şi este înlocuit de un altul mai puternic, de sud-vest. În drumul spre Sumatra orice vânt de la nord-est avea să fie un vânt din prova, devenind şi mai primejdios datorită curentului care se îndreaptă spre vest. Combinaţia dintre acest vânt şi curent însemna prea mult pentru ca *Sohar* să poată înainta dar îndată ce începea musonul de sud-vest totul avea să se schimbe. Vântul va sufla în favoarea noastră, curentul îşi va schimba în cele din urmă direcţia şi o navă îndreptată spre est va putea naviga uşor şi repede. Regula de aur pentru acest sector al călătoriei fusese definită de primii navigatori arabi. Trebuia să se aştepte musonul de sud-vest înainte de a porni spre Sumatra, tara pe care arabii o numesc „Pământul Aurului”.

Dar în acest an musonul de sud-vest întârzia în mod dezastruos. Am părăsit Sri Lanka când ultimul dintre vânturile din nord-est ar fi trebuit să scadă şi am ridicat ancora sperând că vom prinde musonul de sud-vest. Teoretic ar fi trebuit să avem o vreme instabilă, vânturi schimbătoare, perioade scurte de calm care urmau să se transforme într-o briză caldă, umedă, din sud-vest. În schimb continua vântul nefavorabil din prova. Zi de zi vântul sufla dinspre nord-est cu răstimpuri de calm. *Sohar* naviga în volte, câştiga puţin teren, dar îl pierdea imediat când vânturile scădeau, iar curentul aducea nava înapoi pe drumul ei. Privită pe hartă, calea parcursă de noi reprezenta o serie de zigzaguri şi cercuri nefolositoare, care nu ne apropiau de Sumatra pe măsură ce săptămânile treceau. Eram zădărniciţi în planurile noastre. Căutând să prindem musonul de sud-vest mai devreme, am riscat

ducând nava tot mai spre sud, aproape de ecuator, dar nu ne-a fost de niciun ajutor. Condiţiile nefavorabile au continuat: vânturi din prova, întrerupte de acalmie, curent contrar, niciun semn de schimbare.

Ultima izbitură a musonului de nord-est a fost foarte brutală. Cartea pilot avertiza că anotimpul când musonul îşi schimbă direcţia de la nord-est la sud-vest este o perioadă periculoasă. Exista riscul unor furtuni puternice, al unor schimbări rapide ale direcţiei vântului şi condiţii instabile. În ziua de 3 martie, la amurg, plutea în aer un suflu rău prevestitor. Toată ziua fusese o căldură apăsătoare; acum atmosfera devenise întunecată şi încărcată, iar la orizont era o desfăşurare spectaculoasă de nori de seară, o masă de nori cumulus adunându-se în mari piramide şi valuri ondulate. Marea în jurul nostru căpătase o culoare argintie neplăcută, dar mai departe, sub norii încărcaţi de tunete, era de culoarea plumbului.

Prima vijelie a lovit când s-a lăsat amurgul. Şocul a fost asemenea unei lovituri date brusc cu toată palma întinsă. Nava s-a deplasat, iar velele au tremurat. Un moment mai târziu, forţa principală a rafalei ne-a lovit direct. Fiind dezechilibrată de la prima lovitură, *Sohar* a început să se clatine. Velele imense, împinse de creşterea bruscă a presiunii, forţau prova pe direcţia vântului şi nava a început să se aplece foarte mult. Totul devenise instabil. Nu ne mai puteam ţine pe picioare pe puntea alunecoasă. Oamenii căutau să se apuce cu mâinile de parâme pentru a-şi menţine echilibrul. Toate obiectele înşirate în dezordine pe punte, pe când marea fusese calmă, au alunecat cu un zgomot puternic în orificiile de scurgere a apei, într-un talmeş-balmeş de farfurioare, căni, farfurii de aluminiu, lanterne şi coşuri cu fructe, în timp ce curmalele se rostogoleau ca bilele de sticlă. *Sohar* se afla într-un unghi nefavorabil. Forţa exercitată asupra velaturii era enormă. Nava se banda, iar vântul a adus o perdea şuierătoare de ploaie peste noi.

Acum băieţii din Oman erau neîntrecuţi. Ştiau cum să

facă faţă situaţiei. Toţi opt au alergat spre pupa de duduia puntea. Agitaţi, urlau cât îi ţinea gura, debordând de energie. Abdullah a luat echea din mâinile lui Andrew şi, cu ajutorul lui Musalam, a forţat cârma în aşa fel, încât prova a început să se mişte trecând prin vânt. În acelaşi timp Khamees Marină şi Saleh au apucat vela artimon şi au slăbit-o puţin din legături. Ceilalţi s-au dus la şcotele duble grele ale velei mari. Strigând ca să-şi facă curaj, le-au slăbit şi au mascat astfel vela principală, încât presiunea foarte mare asupra navei a scăzut şi vela mare a început să fluture. Loviturile masive ale pânzei pline de apă se suprapuneau peste zgomotul ploii şi vâjâitul vântului. *Sohar* şi-a ridicat prova în vânt şi, ca un acrobat care îşi relaxează muşchii, legăturile velaturii s-au slăbit. A venit apoi o altă rafală. *Sohar* a încercat să-şi continue drumul. Băieţii din Oman au echilibrat din nou echea şi pânzele pentru a feri nava de solicitare. Au jonglat cu dirijarea navei recalcitrante, readucând-o într-o poziţie sigură. Oamenii erau în culmea bucuriei, ceea ce le plăcea era tocmai provocarea mării, riscurile răsturnării, ale schimbării balastului, riscul ca velele să se sfâşie sau vreo vergă să se desfacă şi să cadă pe punte, toate pericolele şi bucuriile unui *boom* solicitat din cauza vremii.

Se aşternuse întunericul când prima serie de rafale a trecut de noi lăsând în urmă o noapte cu stele strălucind ici şi colo şi mase de nori. Eram ca cineva care se joacă de-a baba-oarba, trebuind să facă faţă unei duzini de adversari într-o cameră întunecată. *Sohar* era victima, iar rafalele schingiuitorii ei. Ne-am forţat privirea în direcţia din care bătea vântul, încercând să detectăm petele mai întunecate ale celor mai rele rafale. Stăteam cu urechile ciulite pentru a auzi zgomotul vântului care se apropia. Dar tumultul valurilor, care acum erau mult mai mari. a camuflat orice posibilitate de avertizare, nu mai auzeam nimic. În schimb nasurile noastre erau foarte sensibile, ca şi pielea. Puteai să miroşi înaintea vijeliei ploaia revărsându-se peste noi. Cu câteva minute înainte de a lovi

cu toată forţa, pielea noastră a detectat în mod distinct o scădere a temperaturii, un frig brusc înaintea ploii. O altă rafală ne-a izbit din întuneric. Din nou *Sohar* s-a clătinat, greementul şi vergile protestând sub noua povară. Am crezut din nou că ni se taie respiraţia pentru o clipă, când nava s-a înclinat tare, transversal.

„Se va răsturna oare? mă întrebam eu. Am lăsat velele ridicate prea mult, ca măsură de siguranţă? Ar fi oare foarte periculos să coborâm verga velei mari în aceste valuri atât de agitate? Verga va porni cu o furie ucigăgătoare şi va răni pe cineva, sau vreo parâmă udă se va învârti ca un harapnic şi va ciunti pe vreunul. Mai bine să rezistăm vijeliei şi să vedem cum se comportă echipajul”.

În acea noapte toţi băieţii din Oman, indiferent dacă erau de veghe sau nu, au rămas pe punte şi au guvernat nava. Unii dintre ei şi-au pus mantalele de ploaie. Abdullah a continuat să-şi păstreze doar pânza din jurul şoldurilor şi o vestă, în ciuda ploii torenţiale care izbea cu forţă la fiecare rafală. Între o răbufnire şi alta a vântului, toţi glumeau şi râdeau, în timp ce stăteau gata pentru un alt atac, pregătiţi să sară repede pentru a minut parâmele biciuitoare, evitând cu abilitate scripeţii care se balansau, putând oricând să-i trântească la pământ. Cei de veghe se schimbau. Europenii veneau şi plecau. Unii îşi aşteptau rândul la cart, alţii se duceau să doarmă jos sub punte în cuşete, unde apa şiroia pe ei, sau pe puntea inferioară, ca Peter Dobbs, pentru că locul lui obişnuit deasupra lădiţei cu scule era acum sub o cascadă care se revărsa prin pardoseala de lemn. Cei din Oman au rămas totuşi pe punte tot timpul, nu pentru că nu ar fi avut încredere în felul în care ar fi manevrat nava occidentalii, ci pentru că *Sohar* era nava lor, ei formând echipajul şi ura de datoria lor să fie pregătiţi.

Aşa că a fost cu atât mai nedrept că accidentul a avut loc în zori, când băieţii din Oman lucraseră 12 ore fără. nicio pauză cât de mică pentru odihnă. O altă vijelie s-a

năpustit asupra lui *Sohar*. Atunci, tocmai când vântul bătea în vele şi nava îşi recâştiga echilibrul, un val nefericit a trecut pe sub prova, iar *Sohar* a tangat, venind apoi în concavifatea valului cu o zguduitură. Cutremurarea a dislocat cavila grea care susţinea funga randei artimon. Aceasta a cedat la momentul nepotrivit şi cavila a căzut, dând astfel drumul fungii. Nemaifiind susţinute, verga şi vela de pe arborele artimon s-au prăvălit pe punte. Era al doilea accident serios de care mă temeam, numai căderea arborelui mare ar fi fost mai grozavă. Verga şi vela trebuie să fi cântărit aproape vreo trei sferturi de tonă şi acum au căzut asemenea unei ghilotine drept spre oamenii de la pupa. Din fericire erau numai trei. cârmaciul, cartul şi Ibrahim, bucătarul, care tocmai se strecurase afară pe punte pentru a începe să pregătească micul dejun. Au avut mare noroc. Venind Jos, verga şi-a încetinit căderea, poate tocmai datorită furiei vântului care a tras vela într-o parte. Verga încetinindu-şi viteza, dispozitivele care o ţineau legată de arbore au acţionat ca o frână uşoară şi ca printr-un miracol au atenuat prăvălirea. Dacă n-ar fi fost aşa, verga ar fi făcut ţăndări maşina de gătit şi cadrul fragil al suportului de ghiu, venind peste cârmaci şi rănindu-l grav. Aşa cum s-au întâmplat lucrurile, verga a căzut lângă Ibrahim cu un zgomot puternic, zguduind întreaga navă, de la catargul principal la chilă…

Am auzit de jos pocnitura prevestitoare de rele şi am simţit cum s-a cutremurat *Sohar*. O clipă mai târziu s-a auzit dăngănitul pătrunzător al clopotului de alarmă care era tras cu furie. „Toată lumea pe punte! Pericol!” Am luat-o la goană pe scară şi am văzut o scenă de adevărat haos. Verga căzută era răsturnată pe puntea de la pupa, înconjurată de un talmeş-balmeş de parâme şi scripeţi. Ibrahim era alb ca varul şi emoţionat că scăpase ca prin urechile acului. Vela era răsucită la bord. Acum au apărut şi ceilalţi, repezindu-se spre puntea de la pupa în frunte cu oamenii. Khamees Poliţie şi Eid au sărit pe vela care flutura. Abdullah şi Jumah au prins capătul din faţă al

vergii şi au început să-l dirijeze, legându-l de baza arborelui principal. Khamees Marină a aruncat o altă parâmă peste suportul de ghiu pentru a lega astfel capătul de sus. Mâini iuţi au desfăcut vela periculoasă şi au împăturit-o pe punte. Situaţia era stăpânită.

Cu o excepţie: sus, deasupra capetelor noastre, chiar în vârful arborelui artimon, se bălăbănea acum macaraua mare de fungă, un adevărat monstru, cioplită dintr-un buştean masiv. Balansându-se, lovea din când în când puternic catargul, ceea ce făcea ca întreaga punte să se cutremure sub picioarele noastre. Chiar dacă macaraua nu ar fi stricat arborele, era clar că în curând avea să se desprindă. Era o piesă esenţială a echipamentului, fără de care *Sohar* ar fi fost inutilizabilă. Am sărit pe copastie şi am început să mă caţăr pe şart, încercând să ajung la macara şi să tai legăturile care ţineau funga principală. Legăturile fiind desfăcute, macaraua putea fi adusă jos pe punte. M-am urcat cu prudenţă pe greement. *Sohar* era purtată în sus şi în jos de valuri, iar faptul că vela tura se legăna în mod ameţitor făcea încercarea mea riscantă. Nu era deloc greu să mă trezesc aruncat de acolo în mare. Când parcursesem aproape două treimi din distanţa până sus, mi-am dat seama că nu eram singur. Am aruncat o privire de partea cealaltă a catargului. Căţărându-se în întrecere cu mine era un alt marinar. Şi dintre toţi, era tocmai Jumah! Jumah, bunicul grupului, omul calm, fumător de pipă. Până atunci nu încercase niciodată să se caţere pe greement. Stătea liniştit pe punte şi-i lăsa pe Eid şi pe cei mai tineri să facă acrobaţii la înălţime. Dar acum, dacă-l văzuse pe căpitanul lui urcându-se, nu putea să rămână inactiv. Jumah se căţăra ca o maimuţă, cu fesul lui croşetat acoperindu-i cârlionţii cărunţi, cu braţele şi picioarele musculoase încârligate în jurul corzilor. În mai puţin de un minut, Jumah trecuse pe lângă mine şi ajunsese chiar în vârful arborelui şi, făcând o săritură îndrăzneaţă în aer, trecu de cealaltă parte; acum stătea călare pe macara, arătând mai mult ca oricând ca o

maimuţă şireată. Tot ce am putut face a fost doar să rămân cu gura căscată.

Căţărându-mă mai departe pe ultimii metri, l-am ajuns şi i-am întins cuţitul meu, apoi m-am lăsat să alunec în josul greementului pe puntea solidă. Jumah a folosit cuţitul pentru a tăia de-a curmezişul parâma de amaraj, după care, cu o săritură, a ajuns pe greement şi de acolo a alunecat în jos pe punte. Mi-a înapoiat cuţitul cu un licăr în ochi. „*Shabash*. Bravo, Jumah”, i-am spus pe nerăsuflate, plin de recunoştinţă.

Acum venea rândul lui Peter Dobbs, cel mai greu şi mai voinic dintre. noi, să tragă jos macaraua, căci nici Jumah, nici eu n-am fi reuşit. Aşa că Peter s-a căţărat, şi-a luat locul pe macara cu cele vreo 90 de kilograme ale sale şi a potrivit parâma pe şanţul roţii macaralei, în timp ce pe punte Abdullah, Eid şi Andrew trăgeau un strângător de velă pentru a aduce încetul cu încetul macaraua jos. Şi aceasta era o încercare riscantă. Pe măsură ce macaraua cobora mai jos, balansul devenea mai mare şi mai periculos. Peter trebuia de nenumărate ori să lovească cu piciorul în catarg, când macaraua ameninţa să-l izbească ca pe o marionetă legată cu aţă. În cele din urmă, Peter a ajuns aproape de grupul de pe punte. Oamenii au apucat macaraua. Peter a coborât pe punte şi s-a aşezat jos, în mod vizibil vlăguit de efortul depus. Am respirat în fine uşurat.

Cu vântul care sufla acum cu o forţă de 6 – 7, musonul de nord-est, ultimul, s-a pornit cu o furie nemaipomenită. Toată ziua următoare vântul a suflat aspru, producând o mare cu valuri scurte, abrupte, o mare poate agitată care îmi amintea mai mult de Atlanticul de Nord în preajma coastei irlandeze, decât de apele Oceanului Indian. Nori cenuşii treceau în viteză, fără sfârşit, deasupra capetelor noastre. Ploaia răpăia peste acoperământele bocaporturilor. Balansarea continuă şi mişcările inegale ale vergii velei mari începuseră să destrame pânza. Apoi s-a produs o sfâr. ştere lângă parâma

care lega capătul de jos al velei şi forţa principală a velei s-a prefăcut în zdrenţe.

Noaptea următoare a fost plină de tunete şi fulgere şi, cu toate că nava se ridica mai uşor de când avea vele mai mici. era evident că în curând vom fi obligaţi să facem voltă. Vântul sufla din ce în ce mai mult dinspre est tot mai nefavorabil, împingându-ne prea departe spre sud. Întregul echipaj se străduia să tragă vela mare de cealaltă parte a catargului. *Sohar* începuse din nou să se afunde în valuri înspre nord, spuma talazurilor unei mări cenuşii trecând peste bord. După-masă am tras pe punte vela mare, numărul 1. care era zdrenţuită, şi fiecare se apucă de lucru vesel, cosind şi cârpind, refăcând parâmele şi sacheţii. Mă gândeam în sinea mea că era ciudat să vezi câţ de repede se pot adapta oamenii chiar şi celor mai neplăcute împrejurări. În acea dimineaţă. În toiul unei alte vijelii, era la cârmă Terry, operatorul de sunet. Nici el şi nici tovarăşul său. David Bridges, operatorul cinematografic, nu fuseseră până atunci pe o ambarcaţie cu pânze. Acum, prin muncă susţinută şi entuziasm. deveniseră marinari de primă clasă. În timp ce furtuna mugea deasupra navei, o ploaie înspumată de lungă durată spărgea şi împrăştia crestele valurilor, inundând puntea lui *Sohar* până la orificiile de scurgere a apei. Nu încăpea nicio îndoială cea Terry se simţea bine. Râdea cu gura până la urechi, părul îi era lipit de cap. iar de pe manta apa curgea şiroaie. Terry manevra nava perfect, întorcând prova în direcţia vântului ori de câte ori valurile o izbeau.

— Cine ar fi putut să-şi imagineze, cu trei luni în urmă, că voi fi la cârma unei nave în asemenea condiţii, urla ci fericit, acoperind răpăitul ploii.

Până şi Richard, fotograful, începuse să se adapteze. Nimic nu l-ar fi putut însă convinge să-şi arunce pantofii din antilopă, asemănători unor corăbii, cu care lipăia în Jurul punţii. Ciorapii lui caraghioşi dispăruseră, însă, în de altfel şi pălăria de soare uluitoare, cu picăţele, cure îi fusese smulsă de pe cap de o parâmă afurisită. Turta o

pânză de şale legată pe jumătate, care tot timpul aluneca, de parcă ar fi fost costumul unui personaj comic dintr-o pantomimă. Începuse în fine să se bronzeze şi el. Acum era cu totul diferit de prima noapte de furtună când, îngrijorat că ar fi putut să se împiedice de ceva şi să cadă pe puntea alunecoasă, am trimis o echipă să-l caute, pentru a mă asigura că totul era în regulă cu el. Cei care-l căutau l-au descoperit ghemuit în ghereta unde gătea Ibrahim, ţinându-se agăţat cu amândouă mâinile, avân'd pe el o vestă de salvare umflată complet. În dimineaţa următoare, m-a întrebat cum se aruncă o plută de salvare.

Timp de încă o săptămână musonul de nord-est ne-a mai chinuit, combinând furtunile cu un calm plat. *Sohar* naviga în volte şi înfrunta vânturile din prova. Schimbam mereu bordul din care primea vântul. *Sohar* putea naviga contra vântului ca oricare iaht modern de croazieră, dar terenul câştigat era pierdut în timpul calmului plat, când curentul ne purta înapoi.

Plecasem de trei săptămâni din Sri Lanka şi începusem să mă îngrijorez de ritmul în care consumam proviziile de alimente şi apă. Cu douăzeci de oameni la bord, apa potabilă de pe *Sohar* era raţionalizată, fiind folosită numai pentru gătit şi băut. Pentru spălat se întrebuinţa apa mării. O bună cantitate din apa de gătit era acum diluată cu apă din mare, jumătate-jumătate. Provizia de apă dulce era păstrată în patru cisterne jos în chilă, unde servea şi ca balast. În fiecare zi se pompau circa 100 litri de apă, cu mina, în două butoiaşe păstrate pe punte. Această cantitate reprezenta raţia noastră zilnică de apă dulce. Când se golea o cisternă, o umpleam cu apă de mare pentru a menţine greutatea balastului. Calculasem că aveam apă suficientă în cele patru cisterne ca să ne ajungă din plin o lună, poate chiar şi două săptămâni în plus. Dar acum nu mai eram tot atât de sigur. Pe măsură ce musonul de nord-est slăbea, intervalele de calm plat deveneau din ce în ce mai lungi. În timpul primelor furtuni a fost greu să strângem apă de ploaie pe puntea în pantă,

fiind prea ocupaţi ca nava să nu fie avariată sau răsturnată. Acum furtunile nu mai aduceau ploaie, iar soarele începuse să pârjolească puntea şi echipajul. După trei săptămâni în larg consumasem jumătate din rezerva noastră de apă de băut şi totuşi nu ne aflam mai aproape de Sumatra decât în ziua când am părăsit portul Galle. Ceea ce devenea mult mai îngrijorător era faptul că *Sohar* fusese astfel purtată incit ne aflam la 400 mile depărtare de Sri Lanka, cu vânt din pupa. Efectiv, dacă musonul de nord-est continua, nu exista nicio posibilitate să ne întoarcem pentru a ne 1 caproviziona cu apă dulce. Ar fi fost mai uşor să ne îndreptăm spre Maldive sau spre arhipelagul Chagos, la o00 mile depărtare, totul depindea însă de direcţia vântului. M-am uitat din nou pe hartă.

Să risc să navighez, nu spre Sumatra de Nord, ci spre sud, via Java şi Strâmtoarea Selat, aşa cum făceau navele ni pânză din secolul al XIX-lea? Dar aceasta nu era calea urmată de arabi şi mai exista un risc încă şi mai mare < a aş fi putut duce nava în regiunea periculoasă a calmului plat din vest de Sumatra unde, nemaibătând vântul, am fi rămas în pană luni de-a rândul şi în cele din urmă ne-am fi trezit pe o coastă de sub vânt în musonul de sud-vest.

Nu, am hotărât că era mai bine să rămânem acolo unde ne aflam şi să reducem încă şi mai mult raţia zilnică de apă. Fiecare începuse să ţină o socoteală a numărului de răni cu apă pe care le consuma zilnic. Rezultatele erau interesante, unii se mulţumeau cu vreun litru şi ceva de apă, pe când altora le trebuia de două ori pe atât. Se părea că nu exista nicio legătură între consumul de apă şi statura sau constituţia persoanei, deşi se observa că cineva bea mai mult dacă lucra şi stătea în soare, decât dacă s-ar fi odihnit la umbră. Pentru moment situaţia apei era mai mult îngrijorătoare decât gravă. Era suficient să ceri fiecăruia să bea cât mai puţin posibil şi să ţină o socoteală atentă a consumului său zilnic.

La un moment dat a fost o clipă de alarmă. Andrew, care avea sarcina să pompeze zilnic apa din cisterne în

butoiaşele de pe punte, a raportat că a doua cisternă era goală. Nu mai putea trage deloc apă şi pompa aspira în gol. Mi-am verificat însemnările. Era ceva în neregulă. Ar fi trebuit să mai fie apă în cisternă pentru încă patru sau cinci zile. Să se fi scurs apa? Sau poate socotelile mele au fost greşite cu privire la capacitate? Şi într-o situaţie şi în alta celelalte două cisterne ar putea de asemenea să fie goale sau să conţină mai puţină apă decât credeam, aşa că am cerut ca cisterna suspectă să fie controlată. Aceasta însemna mutarea tuturor alimentelor, demontarea sectorului cu provizii, scoaterea panourilor de santină şi ridicarea capacului cisternei. În cele din urmă cisterna a fost degajată. În timp ce-l urmăream pe Peter Dobbs ajungând jos pentru a ridica capacul cisternei, mă gândeam că urma un moment de adevăr. Sau indusesem în eroare echipajul, calculând greşit provizia de apă şi ne aflam acum într-o situaţie critică, sau poate exista o explicaţie mai simplă. S-a ridicat capacul. Pe fundul cisternei mai erau încă vreo 200 de litri de apă dulce, atât de preţioasă. Conţinea sedimente, era călduţă, dar era totuşi apă dulce. Tubul de aspiraţie al pompei fusese blocat şi nu ajunsese până în fundul cisternei. Pentru moment totul era în regulă, aveam apă suficientă. M-am simţit uşurat şi toi. aşa se simţeau şi oamenii mei. Nimeni nu a suflat un cuvin!, dar privirile de pe chipurile lor mi-au arătat că şi ei au fost îngrijoraţi.

În a treia săptămână din martie suprafaţa mării nu avea absolut niciun fel de unduire, încât *Sohar* se contura în licărirea propriei sale reflectări. Era cea mai perfectă imagine a unei stări statice. Doar o foarte slabă unduire părea că se propagă din cocă care avea acum unele pete mai întunecate, acolo unde dunga albă de var se mai jupuise. Pânzele atârnau moi, lăsate în jos de ne vei şi nu exista nicio adiere de vânt care să le umfle. Marea era ca oţelul forjat, iar în apă, în jurul cârmei, se vedeau peşti cu dungi, mişcându-şi aripioarele, iară niciun efort aproape pentru a-şi menţine poziţia sub nava neclintită. La bord era

atât de cald, încât nici măcar cele trei luni petrecute la tropice nu ne pregătiseră pentru această fierbinţeală arzătoare a calmului ecuatorial. În fiecare zi soarele se înălţa atât de sus, încât stătea vertical deasupra catargului, iar pânzele care atârnau în jos abia aruncau o slabă umbră pe care echipajul o căuta încercând să fugă de căldură. Puntea era atât de arsă de soare încât frigea şi toţi cei care până atunci umblaseră desculţi mai mult de douăsprezece săptămâni şi-au pus sandale. Numai pielea de pe tălpile băieţilor din Oman era atât de tăbăcită încât putea suporta atingerea cu lemnul înfierbântat.

Aveam puţin de lucru la bord. Cârpisem velele, înloruisem parâmele dezrăsucite, controlasem şi unsesem motoarele exterioare ale micilor ambarcaţii de salvare, ambalasem din nou toate proviziile până în adâncurile santi-W-i, îndeplinisem cele o sută şi una de mici corvezi care în ajută să-ţi omori timpul. Nu mai rămăsese nimic de făi/Ut.

Cu o săptămână în urmă reuşisem, în fine, să punem la punct cârma slăbită. Era atât de dezmembrată, încât devenise o ameninţare pentru cârmaci. De câte ori nava avea ruliu, cârma se izbea cu violenţă în cablu şi articulaţiile sale din piele şi producea un zgomot puternic, iar echea masivă se bălăbănea fără a mai putea fi controlată şi ameninţa să intre în coastele timonierului, dacă nu era atent. Şi când apa curgea de-a lungul cocii, împingea întregul ansambiu al cârmei lateral, făcându-l nefolositor, guvernarea devenind aproape imposibilă. Privind peste pupa puteam să văd unde benzile de piele şi legăturile care ţineau fixată cârma de pupa se întinseseră sau erau în derivă. Mă îndoiam că ar fi putut supravieţui cârma unui vânt puternic. Încă o săptămână de ruliu şi avea să cadă.

— OK. Hai să o facem, i-am spus lui Peter. Vreau să fixezi mai întâi legăturile cele mai de jos. Foloseşte funie dacă crezi că pielea este mai greu de potrivit în timpul navigaţiei. Dar ai grijă să nu te foarfece vreun crustaceu.

Peter împreună cu doi din echipaj au umflat barcă pneumatică, au lansat-o la apă şi au legat-o ca pe o platformă de lucru lângă cârmă. Peter şi-a pus masca şi fi o*toarele şi s-a lăsat în jos pe o parte a bărcii. îl puteam vej dea pe sub apă. Începând să lucreze la legături.

În timp ce *Sohar* abia se mişca prin apă, Peter să le» gase de navă cu o centură de siguranţă, aşa că era re» morcat ca o sanie sub apă. Era o după-masă fierbinte, apă» sătoare. Atmosfera era relaxată. Dintr-odată Peter a apâf rut la suprafaţă, lângă barca de cauciuc.

— Rechin, strigă el, scoateţi-mă afară repede.

După o secundă de ezitare, cei doi din ambarcaţia <J cauciuc l-au tras pe Peter în barcă, echipamentul lui dl scafandru a produs mare zgomot, iar el s-a dat peste cap pe pardoseala bărcii, într-aşa o învălmăşeală, încât unul din flotoare i-a căzut în adâncurile Oceanului Indian.

— Un rechin alb, bolborosi Peter. Tocmai lucram la cârmă, curăţăm crustaceele cu cuţitul pentru a putea da de legături, m-am uitat în jur şi, dintr-odată, l-am văzut acolo, chiar lângă mine. Prea aproape ca să mă simt la îndemână. A venit înotând de-a lungul siajului de crustacee strivite, în dâra noastră, mâncându-le. Eram înaintea lui. Nu ştiu cât o fi de flămând, dar nu se pot găsi prea multe de mâncare în această parte a oceanului.

Acum îl vedeam cu toţii: nu era prea mare, de 1, 20 – 1, 50 m şi nu părea speriat. Era sau foarte flămând sau foarte curios, căci patrula încoace şi încolo într-un fel ameninţător, neîndepărtându-se mai mult de 15 metri, iar uneori se afla chiar sub barca de cauciuc în care stătea acum Peter. Eram în impas. Nu puteam să lăsăm cârma aşa. Peter dăduse drumul legăturilor de jos mai înainte să apară rechinul, iar cârma era acum pe jumătate în derivă. Totuşi era foarte riscant ca cineva să se ducă în pă, căci rechinul putea să atace. Aşa că nu aveam altceva de făcut decât să scăpăm de animal. Jumah a aruncat o undiţă cu momeală, încercând să-l prindă, dar fără succes, răci rechinul părea mai interesat de activitatea din jurul eirmei.

Am dat drumul unei petarde sub apă. A explodat lângă el, cu un zgomot înfundat. Animalul abia s-a mişcat când s-a produs şocul, înotând înapoi curios. După o aşteptare de vreo treizeci de minute, era clar că nu puteam «îi scăpăm cu una cu două de rechin. Peter devenise nerăbdător. „Hai, mă întorc să-mi văd de treabă 4. S-a lăsat în apă pe partea laterală a bărcii. Lucra foarte încet, căci clin două în două minute trebuia să se oprească şi să obWTve rechinul care înota când într-o parte, când în alta, uneori ajungând până la o distanţă de vreo trei metri aproape de umărul lui Peter. Acesta a ieşit din nou la suprafaţă…

— E flămând, a strigat Peter. A şi înfulecat o bucată de piele pe care am tăiat-o din legături.

Aşa că am pus la cale un plan: în timp ce Peter lucra la cârmă împreună cu Dick Daley, noul nostru biolog maritim, care ni se alăturase în Sri Lanka. un al treilea membru al echipajului îndeplinea rolul unei santinele sub apă. Aceasta trebuia să înoate, stând între scafandri şi animalul flămând. Rechinul părea curios, dar precaut; înota în zigzag încoace şi încolo, dar mereu dădea peste santinela care-l urmărea cu privirea. Santinela ducea o bară de 1, 20 m având la capăt un dispozitiv cu 12 cartuşe. Dacă rechinul ar fi atacat, el trebuia să împingă capătul barei spre botul animalului, să apese pe dispozitiv, care ar fi explodat destul de aproape de rechin cu o bubuitură suficientă pentru a-l speria. Părea o teorie îndoielnică, chiar dacă santinela ar fi procedat repede şi cu precizie pentru a atinge botul animalului care ataca mişcându-se cu viteză. Dar, din fericire, bara cu explozibil nu a fost pusă în funcţiune. Santinela a găsit că o metodă mai bună era să producă un zgomot prin tubul lui de respirat. Astfel că ceea ce a început ca o criză s-a încheiat pe o notă de comedie. În timp ce scafandrii reparau cârma. noi pe navă auzeam santinela îndepărtând rechinul prin mârâieli. Era asemenea unui câine de pază înotând în jurul navei într-o confruntare cu un rechin alb, înfometat şi hărţuit.

Tim Readman era scafandrul-santinelă sau

„scafandrul sacrificat”, cum îi spunea unul din cei mai mucaliţi dintre noi. Cu cinci luni înainte Tim lucra la o firmă de construcţii din Mascat şi a ajutat la echiparea navei So*har*. Era atât de dornic să participe la Expediţia Sindbad încât a renunţat la slujba lui şi a venit în Sri Lanka pentru a se înrola. L-am numit contabil-casier al navei. Tim reprezenta o excelentă completare a echipei noastre. Cu părul creţ, scund şi îndesat, surâdea permanent, iar pantalonii largi stil pijama şi pipa pe care o purta continuu îl făceau să semene cu Popeye Marinarul. Împreună cu el au venit Dick Dalley, biologul căruia îi aparţinea „torpila” şi Nick Hollis, un tânăr care absolvise medicina la Londra, aşa că în fine avea şi So*har u*n doctor.

Nick îngrijea o seamă de tăieturi şi inflamaţii ale echipajului care refuzau să se vindece. Muşcături de insecte, tăieturi în recife de coral din timpul imersiunilor în Sri Lanka, rosături de la parâme, toate acestea se vindecau foarte încet în atmosfera caldă, umedă şi sărată. Inflamaţiile coceau şi supurau. Tim Readman şi Andrew Price erau ca nişte ciudate animale băi ţaţe, cu toate petele de antiseptice pe care le aveau pe braţe şi picioare. Ibrahim reprezenta un caz mai serios. În traversada de la Calicut la Sri Lanka a sărit ca să prindă o velă şi s-a tăiat din neatenţie la gleznă cu vârful cuţitului care îi atârna la centură. La început tăietura părea neînsemnată, dar mai apoi s-a infectat. Când am plecat din Sri Lanka era o rană deschisă care supura şi se întinsese dincolo de gleznă. Nick o trata zi de zi cu tot felul de medicamente dar nu ceda. Bietul Ibrahim avea dureri mari şi suferea mult. Era deprimat şi încerca sentimentul că nu se va vindeca niciodată. Nu putea suporta să pună piciorul rănit pe punte şi totuşi nu s-a lăsat bătut. Continua să ne pregătească mese excelente, deşi se târa sau umbla şchiopătând în jurul punţii, trăgându-şi piciorul rănit. Avea mult curaj.

Presiunea psihologică şi tensiunea datorate faptului că rămăsesem în pană şi că planurile noastre erau

zădărnicite de vânturile din prova constituiau o experienţă foarte diferită de dificultăţile obişnuite avute pe mare. Totuşi, în felul său, această solicitare la care ne vedem supuşi era foarte obositoare. În locul unor scurte perioade în care am fi încercat teama de a naufragia sau de a ne răsturna în vuietul unei vijelii, acum ne confruntam cu îndoieli, plictiseală, frustrări chinuitoare şi în final posibilitatea de a nu avea nimic de băut. Iată-ne rămaşi în pană fără niciun suflu de vânt, în calmurile tropicale, la o depărtare de sute de mile de uscat, într-o parte foarte pustie a oceanelor lumii. De când părăsisem Sri Lanka, după o lună de navigat, nu văzusem nici măcar un singur vas. Eram în afara drumurilor maritime. Nu existau zone de pescuit sau flote în apropiere. Am fi putut încerca să cerem ajutor prin radio, dar cine şi-ar fi bătut capul să ne caute sau să fie în stare să ne găsească? După experienţa noastră în larg de Oman, când Peter se rănise la picior, eram sceptici. Ce puteam face, decât să ne împăcăm cu situaţia noastră? Era foarte îmbucurător să observi cum se străduia echipajul să facă faţă. Pentru băieţii din Oman nu exista nicio problemă. Ei păreau să aibă o încredere neţărmurită în comportarea navei, fiind în acelaşi timp siguri de căpitan şi de îmbunătăţirea în curând a condiţiilor. Dar pentru europeni era poate mai greu. Urmăreau cum se împuţinează apa, socoteau restul de provizii, şi vedeau cum dispăreau produsele unul câte unul din meniul nostru pe măsură ce stocul de alimente se consuma. Trebuiau însă să-şi păstreze părerile pentru ei. Nu ne rămânea altceva decât să avem răbdare, să ne reglăm ritmul zilnic al vieţii, să aşteptăm şi iarăşi să aşteptăm. Ne întorsesem într-adevăr înapoi în zilele de navigaţie cu pânze în largul oceanului. Timpul pentru noi era mai lung, trecea mai greu şi în cele din urmă depindea de natură.

Data de 18 martie a fost memorabilă în vieţile celor de la bord. Pe la prânz, în timp ce *Sohar* se înclina uşurel dintr-un bord în altul, a fost văzut aproape de cârmă un

banc de peşti asemănători macroului. Imediat s-a lăsat o undiţă în apă şi pe dată un peşte strălucitor verde-albăstrui a fost prins şi cu o mişcare fulgerătoare tras pe punte. S-au alăturat apoi oamenii şi au fost aruncate repede în apă trei sau patru undiţe. Bancul de peşti continua să se hrănească cu lăcomie, venindu-ne astfel în ajutor şi curând vreo jumătate de duzină se zbăteau în coşul de pe punte, gata pentru prânzul nostru. Când tocmai era tras la bord peştele următor, din adâncuri a apărut un rechin şi l-a înghiţit. Pescarul Surprins era Musalam, el s-a trezit că trăgea la bord un rechin de 1, 20 m în loc de un macrou. Undiţa a pârâit între degetele lui, arzându-le mai înainte de a plesni, iar rechinul s-a eliberat. Vedeam acum că vreo două duzini de rechini au fost atraşi de această agitaţie. Ei înotau gata să atace bancul de macrouri şi dădeau târcoale prăzii lor. Macrourile s-au îndepărtat şi în panică încercau să scape, în timp ce rechinii îi loveau. Lui Khamees Poliţie i-a venit dintr-odată o idee. A luat unul din peştii abia prinşi, a tăiat o bucată din el, a prins-o într-un cârlig mare de undiţă şi a azvârlit momeala rechinilor flămânzi. Nici nu ajunsese bine în apă, când am şi văzut un rechin înotând spre nadă şi apucând-o între maxilare, Khamees a filat undiţa până când acesta s-a întors şi a început să înoate. Atunci l-a lovit. Într-o clipă se lupta cu rechinul înfuriat. Undiţa *se* mişca în apă în sus şi în jos. Suprafaţa apei s-a înspumat în timp ce rechinul se zvârcolea – încercând să scape, dar undiţa era una rezistentă şi Khamees o trăgea cu toată forţa, cu muşchii umflaţi de efort. Abdullah a sărit pe copastie ca să-l ajute şi împreună au tras rechinul din apă, sus pe partea laterală a navei. Animalul era cuprins de panică. A venit rostogolindu-se peste balustradă, lovind puntea şi apoi a început să sară, arcuindu-şi şi răsucindu-şi trupul, asemenea unui resort stricat, încercând să apuce cu botul orice îi ieşea în cak\ Se dezlănţuise un adevărat infern, în timp ce fiecare fugea din faţa acestui rechin gata să înhaţe. Abdullah a pus mâna pe o cavilă şi a început să-l

lovească în cap, pentru a-l omorî. Khamees Marină ţopăia împrejur. Înţepându-l cu cuţitul, dar având grijă ca degetele de la picioare să-i fie cât mai departe de colţii care muşcau din învelişurile bocaport urilor.

Nimeni nu-l urmărise pe Jumah. El pregătise o altă undită pentru rechini, pui şi simplu legând un cârlig masiv de o veche pa rimă.

— Yaaii *AUah*, urlă Abdullah, uitându-se în jur.

Jumah a agăţat în cârlig un alt rechin. Ridicându-şi pin/. a din jurul şoldurilor, Abdullah a sărit să-l ajute.

— *Yaah AUah*!

Au început amândoi să-l tragă foarte repede sus. Alt rechin viu a lovit puntea, vreo cincizeci de kilograme de furie sufocată şi zvârcolire care trebuiau potolite. Se auzeau zgomotele înfundate produse de măciucile care loveau. Khamees Marină îşi făcuse rost acum de o bară groasă şi o mânuia ca pe un îmblăciu, năpustindu-se cu lovituri grele asupra rechinului pentru a-l doborî. În timp ce ceilalţi stăteau la o parte. Cu pocnituri, plesnituri şi alunecări ne-am pomenit cu un al treilea rechin zvârcolindu-se la bord, mărind astfel haosul existent. Băieţii din Oman alergau încoace şi încolo, strigând bucuroşi, pregătind momeli pentru cârlige, scoţând cârligele din botul rechinilor, trăgând alţi rechini la bord, lovind cu măciuca, înjunghiind şi ţipând. Aveam acum hrană pentru multe zile. Alţi şi alţi rechini înotau către locul încăierării, atraşi de agitaţia violentă, atacând cârligele. Simţiseră mirosul de sânge şi erau foarte agitaţi. Unii muşcau undiţele şi îi pierdeam. Alţii erau prinşi şi traşi la bord, pentru a fi înloc Liiţi imediat în mare de alţi rechini flămânzi care nu mai ţineau seama de nimic şi înotau cu voracitate pentru a umple golul produs. Părea că numărul rechinilor din apă era fără sfârşit. Acolo unde altă dată în jurul navei se întindea doar un ocean pustiu, acum era o întreagă încâlceală datorită umbrelor rechinilor umblând după pradă. Imposibil de ghicit de unde apăruseră aşa dintr-odată.

La bord se săvârşea un adevărat măcel. Peste tot numai rechini care se zvârcoleau, se izbeau, se loveau producând zgomote de tot felul. Era teribil de greu să-i dobori. Se răsuceau şi se agitau în ciuda loviturilor grele date cu măciuca şi cuţitul. Puntea era împroşcată de sânge de rechin. O spumă roz le ieşea din urechi. Cozile rechinilor loveau într-o parte şi-n alta, izbeau în ghereta unde se gătea. În balustrade. Rechinii se muşcau şi se pocneau între ei, iar Imul şi-a implântat colţii în coada celui de lângă el.

— *Bas*! Ajunge! am strigat eu cât am putut de tare pentru a fi auzit în toată agitaţia aceea, cu strigătele de încurajare, şi zgomotele produse de lovituri.

Vedeam că aveam suficientă hrană acum. În plus viaţa la bord devenea prea periculoasă. Mai curând sau mai târziu picioarele desculţe ale vreunuia dintre marinari se puteau apropia de botul unui rechin care să le muşte, în numai zece minute prinsesem 17 rechini pe care îi adusesem cu succes pe punte. Am fi putut continua să mai prindem şi alţii, dar ar fi fost un măcel fără rost. *„Bas t Bas*! *u* am strigat din nou, şi în cele din urmă oamenii m-au auzit şi agitaţia a început să slăbească. Oamenii, unul câte unul, s-au ridicat de la măcelăritul rechinilor, beţele şi măciucile au fost lăsate jos, undiţele au fost trase şi strânse. Toţi se relaxau.

Dar această zi extraordinară nu se încheiase încă. Stivuisem carnea rechinilor pe puntea principală, în partea dinspre prova şi începusem să o jupuim, când am văzut un şir de nori de furtună îndreptându-se spre noi. Erau de un cenuşiu aproape negru, încărcaţi de ploaie. De data aceasta aveam să fim gata să-i primim.

— Repede, pregătiţi prelatele şi instalaţi-le ca jgheaburi pentru a colecta apa, am ordonat. Andrew, tu şi cu Terry scoateţi apa pe măsură ce se adună în prelată. Jumail şi Dick, voi o veţi turna în cisternele cu apă dulce.

Norii (aducători de ploaiei au trecut pe deasupra noastră, învăluindu-ne într-un zid cenuşiu, umed. Ploaia

tropicală s-a năpustit în torente. Trăsnete şi fulgere nemaipomenite bubuiau şi luminau întunericul. Zgomotele tunetelor se rostogoleau peste noi. Echipa care trebuia să strângă apa de ploaie lucra cu înverşunare. Apa dulce atât de preţioasă se revărsa în cascade pretutindeni, curgând pa vele în şuvoaie, se învolbura pe punte, năvălea în stropi imenşi pe scândurile pardoselii. Alţi oameni alergaseră la prova pentru a ridica sus marginile prelatei, în aşa fel încât făcuseră o cadă din prelată, acolo unde curgea apa de pe vela principală. Ploaia se revărsa pe prelată, adunându-se în adâncitura din mijloc. Acolo, un om care stătea în apă până la glezne o lua cât putea de repede cu o găleată. Aceasta era trecută apoi mai departe printr-un şir de mâini nerăbdătoare către bocaportul principal şi răsturnată într-un tub care ducea la cisterne. Ploaia era magnifică şi bătea în modul cel mai spectaculos. Găleată după găleată plină se duceau jos. gâlgâind pentru a umple din nou cisternele cu rezervele noastre de apă dulce. Oamenii râdeau fericiţi, nemaiţinând seama de părul ud şi hainele murate. Era tocmai ceea ce ne trebuia. Într-o jumătate de oră am – adunat apă suficientă pentru patru zile. Încă câteva furtuni din acestea cu fulgere şi trăsnete şi problema apei noastre de băut ar fi fost complet rezolvată. Tunetele răsunau ca ecouri, iar fulgerele străluceau.

— Au! a strigat Andrew, sărind afară din prelată, unde stătea şi scotea apă. L-am simţit drept în braţ.

Un fulger care s-a descărcat în apropiere a făcut ca o undă de intensitate excesivă să treacă prin prelata transformată în baie.

În tot acest timp Eid şi Khamees lucrau pe rupte, stând în genunchi pe punte, încovoiaţi deasupra rechinilor. Printre fulgere şi trăsnete, în lumina întunecată, cenuşie a furtunii, ei jupuiau captura. Se auzea zgomotul lamelor de cuţit spintecând şi eviseexind, jupuind şi desfăcând carnea de pe oase şi cartilaje tot atât de repede ca un negustor de peşte. În timp ce lucrau cântau un refren ritmic care puncta mişcările cuţitelor. Tranşe roz, umede din carnea

rechinilor au fost puse pe punte. Rămăşiţele de la cap, coadă şi pielea au fost aruncate peste bord cu o opinteală. Ploaia a curăţat puntea în jurul lor, schimbând culoarea şuvoaielor din orificiile de scurgere din roşul de sânge într-un rozaliu palid şi în cele din urmă lemnul a rămas umed şi curat.

Într-o oră ei au pregătit un sfert de tonă de carne proaspătă şi bună de rechin, hrană suficientă să ajungă întregului echipaj mai multe săptămâni. Am preparat o parte din carne şi am mâncat-o chiar în acea seară, iar restul l-am stivuit lângă bocaportul de la prova, presărând între tranşe sare pentru a le conserva. Când a ieşit soarele, am pus la uscat carnea întinzând-o pe copastie, să se deshidrateze sub razele soarelui. O parte din ea s-a alterat uşor şi mirosea foarte tare, dar a constituit pentru noi o rezervă sigură de hrană.

Săptămâna următoare am reuşit să ne îmbunătăţim tehnica de captare a apei. Aveam prelata pregătită la bord şi de îndată ce cădeau primii stropi, cel care era de veghe instala repede baia de prelată. Multe din ploile torenţiale veneau noaptea, cam la două ore după asfinţit, punând capăt relaxării noastre de seară. Atârnasem o lampă cu parafină deasupra grătarului de la bocaportul principal. Am legat lampa astfel încât să arunce o pată de lumină peste partea centrală a navei. Acolo, sub lampă, aveau să se adune cei care terminau veghea pentru a se odihni după cină. A apărut şi o cutie de şah care a devenit în mod regulat distracţia favorită. Alţii citeau sau dormitau. O tavă pe care se aflau curmalele mult iubite era trecută din mână în mână. Mai în faţă, în bezna de pe teugă se puteau vedea siluetele umanilor trândăvind pe scândurile de bordaj, vorbind încetişor, sau se auzea în liniştea nopţii câte o bătaie uşoară de tobă. La pupa o altă lampă mică de vânt marca poziţia cârmaciului, conducând nava dacă era vreun suflu de vânt sau pur şi simplu stând cocoţat pe copastie la postul de observaţie. Uneori Andrew aducea chitara, iar când toba omanilor de pe puntea teugii

amuţea, putea fi auzit Andrew făcând să vibreze strunele chitarei de vreo melodie. Adesea nopţile erau prea înnourate pentru a putea vedea bine stelele, dar uneori cerul apărea atât de senin, încât Nick Hollis, care era preocupat de astronomie, putea identifica chiar şi cele mai mici stele. Atunci, când adia o briză uşoară, noaptea era învăluită de magie. *Sohar* părea că navighează pe o mare de argint, cu vela mare triunghiulară proiectându-se întunecată pe fundalul format din stele, iar delfinul care uneori o urma ziua o lua înaintea navei, arcuindu-se şi sărind în jurul ei, trasând în apă siaje înspumate strălucitoare.

Lampa de pe puntea principală era singura lumină de navigaţie a lui *Sohar*, căci luminile de navigaţie roşii şi verzi cu care am plecat de la Mascat erau alimentate de baterii care nu mai aveau putere pentru a lumina în noapte. Aerul sărat şi ploile care au udat mereu puntea au făcut prăpăd în echipamentul electric. Firele se corodaseră sau erau complet umede, nemaiputând fi întrebuinţate. Grupul de acumulatoare electrice îşi dăduse duhul, iar cel de rezervă lucra doar cu întreruperi, abia ajungând să alimenteze aparatul de radio, dacă eram atenţi, şi nimic mai mult. Pentru a raporta poziţia noastră ne bizuiam doar pe vigilenţa prietenilor noştri din Oman care organizaseră o veghe permanentă ca să asculte semnalul nostru. Zi de zi ascultau mesajele din ce în ce mai slabe ale lui *Sohar* şi începuseră să se îngrijoreze. Recepţionând rapoartele noastre abia audibile, au putut să-şi dea seama că nava tot nu făcea un progres semnificativ. *Sohar* părea lipit de o mică porţiune din Oceanul Indian.

La 23 martie eram aproape să-l pierdem pe Richard. Din nou aveam calm plat. Richard decisese să înoate la distanţă de *Sohar*, înarmat cu unul din aparatele sale de fotografiat, născocit de el, de data aceasta o prăjină lungă de bambus. La un capăt fixase un aparat, iar la celălalt pusese o greutate de plumb care să acţioneze ca o contrabalantă. Acum a pornit, ţinând prăjina în sus ca pe

un periscop – voia să-l fotografieze pe *Sohar* rămas în pană fără vânt. Vreo jumătate de oră periscopul a dat târcoale şi s-a ridicat în sus în jurul navei, iar Richard a înotat mai departe, tot mai departe. Începusem să ne îngrijorăm şi i-am strigat să se întoarcă, dar el continua să rămână fericit în apă, fără să aibă habar de nimic. Am observat o linie de culoare pe apă, erau berbeci aduşi de o adiere de vânt, capătul de atac al brizei care se îndrepta spre navă. În curând *Sohar* va naviga. Velele au avut o uşoară tremurare, ca un avertisment. Am strigat din nou. Dar. Richard tot nu a auzit. Am urlat iarăşi, am făcut semne disperate. I-am văzut capul ridicându-se şi ne-a făcut un semn prietenesc ca răspuns. Nu avea nici cea mai mică idee despre ce era vorba. Acum mai bine de jumătate din membrii echipajului săreau pe copastie strigând: „Richard! Richard! întoarce-te la bord! Vine vântul! Vântul!”

În cele din urmă, şi-a dat dintr-odată seama despre ce era vorba. Periscopul se balansa pe deasupra, în timp ce el înota frenetic spre navă. Dar era prea târziu, vântul ajunsese până la *Sohar*. Nava a început să se mişte prin apă, aparent încet, dar de fapt înainta mai repede decât putea un om să înoate.

— Mascaţi velele! am ordonat.

Sohar s-a oprit brusc şi apoi a început a deriva lateral. Vela mare făcea ca nava să nu mai poată fi controlată la această viteză şi *Sohar* a început să se rotească în mod iremediabil.

— Parâma, Richard! înoată să prinzi parâma de siguranţă.

Alb ca varul şi speriat, Richard privi în sus. Continua să ţină prăjina de bambus şi se vedea că era, într-adevăr, foarte obosit. A făcut un ultim efort, câteva mişcări violente şi a reuşit să apuce parâma de siguranţă.

— Ţine-te bine, Richard!

Richard era acum remorcat în spatele lui *Sohar*, asemenea unui bâtlan pe jumătate înecat. Chiar şi la viteza de un nod sau două, părea imposibil pentru el să se ridice

de-a lungul parâmei. Richard nu mai avea destulă forţă.

— Ţine-te bine, o să te tragem la bord.

Am început să virăm parâma de siguranţă. Era un lucru greu. RIE – hard a fost tras încet spre navă. Ajunsese la nivelul cârmei, la vreo trei metri sub noi. Parâma îl trăgea în sus. Vedeam că era istovit. În curând avea să nu se mai poată tine* Articulaţiile degetelor i se albiseră de of. n L şi era pe punctul de a intra în panică. Bineînţeles nu dăduse drumul preţiosului său aparat.

— Aparatul, aparatul meu, strigă el. Luaţi aparatul.

„La naiba cu aparatul, m-am gândit, are atâtea altele”.

— Dă-i drumul, Richard!

Dar nici gând să facă aşa ceva. Cineva s-a aplecat în faţă repede şi a reuşit să apuce vârful prăjinii de bambus şi să o tragă din mâna încleştată a lui Richard, care ajunsese la capătul puterilor.

— Nu mă mai pot ţine, o să-i dau drumul, spuse el sufocându-se şi de-abia mişcându-se. Mi s-a dus toată puterea.

Peter a sărit în compartimentul de la pupa şi s-a aplecat în jos peste balustradă, în timp ce Khamees Poliţie, care venise după el, l-a prins de picioare. Peter a reuşit să ajungă până la braţul lui Richard, l-a apucat de încheietura mâinii şi l-a ridicat cu toată forţa, trăgându-l afară din apă. Altcineva a apucat celălalt braţ al lui Richard şi acum el se afla la jumătatea distanţei pe partea laterală a navei. A mai venit în ajutor şi o a treia mână şi fotograful a fost ridicat, teafăr dar extenuat şi tremurând tot. A promis că nu se va mai duce să înoate departe de navă fără a avea permisiunea necesară.

Acea adiere de vânt din cauza căreia eram aproape să-l pierdem pe Richard a venit dinspre sud-vest. A fost primul semn abia perceptibil că vremea avea să se schimbe, aşa încât oamenii au început să se uite plini de speranţă după nori care să ne spună că musonul de sud-vest se îndrepta spre noi. Dar schimbarea se producea

foarte încet.

Vântul sufla în perioade scurte, neregulat. Cam vreo oră a suflat din direcţia care ne trebuia şi *Sohar* a înaintat puţin. Apoi s-a domolit şi s-a lăsat calmul său, şi mai rău a început să bată iarăşi dinspre nord-est. Decepţia noastră putea fi uşor simţită. Unii din membrii europeni ai echipajului deveniseră arţâgoşi şi mohorâţi şi începusem să mă îngrijorez că răbdarea lor ajunsese la limită. Oamenii, pe de altă parte, erau mult mai relaxaţi. Puteam citi uneori o urmă de îngrijorare pe chipul lor, dar păreau foarte siguri ca totul avea să se schimbe în bine.

Lumea depunea un efort deliberat de a fi ocupată mereu. Tim Readman începuse să-şi coasă o jachetă de marinar din pânza pentru vele, Nick se apucase de împletituri fanteziste din funie, cercetătorii ştiinţifici continuau programul lor zilnic de observaţii, iar Dave Bridges se înhămase la o lucrare complicată, să-şi facă o cutie cu despărţituri şi căptuşită în care să ducă camera de filmat, când în cele din urmă vom ajunge în Sumatra.

Aproape orice servea ca distracţie, am încercat chiar să îmblânzim un pescăruş mic care a mers după noi tot drumul din Sri Lanka. Biata vietate, ca şi noi, era departe de uscat, aşa că se ţinea foarte aproape de navă, zburând toată ziua în jurul ei şi apoi lăsându-se la bord noaptea. Era o păsărică mica, firavă, cu o coadă bine formată, asemenea unui evantai, cu aripi lungi, înguste; corpul îi era alb, pătat cu semne închise la culoare şi avea un căpşor destul de comic, rotund, cu un cioc delicat, subţire şi bont. Noaptea pescăruşul stătea lângă cârmaci exact pe dâra de lumină pe care o arunca lampa lui de vânt. De acolo se lăsa luat în mână cu blândeţe, dar părea cam stânjenit, aşa că-i dădeam să bea apă şi-l lăsam acolo – o formă micuţă, de o culoare deschisă, aşteptând în beznă. În timpul furtunii, pescăruşul era îngrozitor de speriat, dădea din aripi şi se străduia, să se ţină în vânt şi în ploaia torenţială pe locul unde se afla, aşa că l-am luat şi l-am aşezat la adăpost pe dulapul cu scule de la pupa, sub

copastie.

La 4 aprilie am convocat tot echipajul pe puntea de la pupa. S-au adunat în jur şi au privit în jos la harta pe care o întinsesem pe grătarul bocaportului de la pupa. Până acum ţinusem în mod deliberat harta departe de privirile lor şi nu le spusesem nimic despre poziţia noastră. Eram singura persoană de la bord care ştiam că patrulasem inutil încoace şi încolo în acelaşi petic de ocean. Acum le-am arătat drumul navei trasat cu creionul, învârtindu-se în cerc, fără a face niciun progres din cauza calmului, a vânturilor din prova şi a curenţilor nefavorabili.

— Mă bucur că nu ne-ai arătat mai devreme, aş fi fost. prea deprimat, mormăi Tim Readman.

— Nu am vrut să vă îngrijorez, am spus, avem încă vreo 600 – 700 mile de parcurs şi cu musonul de sud-vest venind atât de târziu şi neregulat, nu avem nicio garanţie că atunci când, în cele din urmă, se va porni, vântul va sufla în mod constant în direcţia pe care o dorim. Avem destulă carne de rechin pentru a ne hrăni, putem strânge suficientă apă de ploaie pentru a ne asigura rezerva de apă de băut. Putem să stăm aici la nesfârşit. Singura noastră grijă este rezerva de mangal. Ibrahim îmi spune că avem doar cât să ne ajungă pentru două săptămâni. Aşa că pe viitor nu vom pregăti decât o singură masă caldă pe zi, pentru a economisi combustibil.

Eid a vorbit în arabă, iar Musalam a tradus:

— Spune că vom putea face ceai numai de două ori în timp de douăzeci şi patru de ore.

Am fost de acord.

— Iar dacă pescarii noştri pot continua activitatea lor bună, vom putea mânca şi peşte proaspăt pe lângă rechin, i-am spus eu.

Oamenii au râs cu gura până la urechi, fericiţi.

— Peşte, curmale, orez şi apă, asta-i tot ceea ce le trebuie marinarilor, a declarat Abdullah şi, nearătând pe chipul lui nicio urmă de îngrijorare, a plecat pe punte mai departe, voinic, cu pieptul bombat, călcând cu picioarele în

afară şi cu o licărire în ochi.

X

RUPEREA VERGII

Calmurile tropicale şi-au slăbit încleştarea în care o ţineau pe *Sohar*. În primele ore ale zilei de 5 aprilie s-a ridicat o briză dinspre sud-vest. Aceasta a suflat până la amiază, iar apoi a urmat o rafală rapidă şi dintr-odată vântul şi-a schimbat direcţia, mărindu-şi intensitatea şi a prins nava cu velele desfăşurate. *Sohar* a zvâcnit înainte asemenea unui cal de curse la pocnitura unui bici şi brusc a început să se mişte cu o viteză de 8 – 9 noduri, valurile înspumând prova. Cu velele umflate, întinse, întreaga navă fremăta de mişcare. Strigând voioşi, oamenii au dat fuga în faţă să ridice o a doua velă foc. Dar abia reuşiseră să o înalţe până la jumătate, când rafala a înhăţat-o şi a umflat-o asemenea unui balon, împingând nava sub vânt. Viteza lui *Sohar* a crescut cu încă un nod. Nava aluneca cu mare iuţeală. Privind înapoi, am văzut cum saulele de pescuit pe carele. trăgeam după noi erau foarte solicitate din cauza vitezei. S-a auzit o plesnitură puternică, când o prăjină de bambus pentru pescuit s-a rupt în două din cauza tracţiunii mărite a saulei.

Marea din jurul nostru s-a schimbat după vreme. Eram martori ai ritmului anual al mării, modificare profundă care are loc când musonul de nord-est încetează şi începe să sufle cel de sud-vest. Fauna mării răspundea acestei schimbări. Acolo unde marea din jurul nostru părea plată, pustie, lipsită de viaţă, cu excepţia doar a escortei obişnuite de peşti piloţi înotând în acea misterioasă întovărăşire cu rechinii, acum era viaţă şi mişcare. Au apărut păsările acvatice. Într-o strălucire albastră, aurie şi argintie putea fi văzută înotând pe lângă cocă cele o doradă[10]. Peşti zburători săreau pe crestele valurilor, abia atingând apa. Dintr-odată am început să prindem peşte. Erau ţoni mari argintii, strălucitori, foarte frumoşi. Prindeam cam vreo 10 – 15 asemenea peşti în fiecare

10 O varietate de delfin (Cvriphoena hippurus).

seară.

Oamenii erau încântaţi. Mânuiau toţi cu mare îndemânare undiţa, fiind pescari de felul lor. La bord era o mare forfotă: se controlau undiţele, se ascuţeau cârligele, se pregăteau bucăţi de pânză viu colorate pentru momeală. Fiecare dintre băieţii din Oman avea cutia lui de pescuit, pusă bine sub copastie. Dar cel mai bun dintre pescarii noştri era Khamees Poliţie, un pescar înnăscut: putea petrece ore în şir pe puntea de la prova, aruncând iar şi iar undita, neobosind niciodată. În mod inevitabil, Khamees prindea cel mai mult peşte, chiar când alţii nu izbuteau să aibă în undită nici măcar un peştişor. Dacă cineva zărea vreo doradă şi îl striga pe Khamees, el sărea imediat în picioare şi în salturi mari ajungea pe punte, îşi desfăşura undiţa şi chiar de ar fi fost un singur peşte, el îl prindea şi-l trăgea la bord în uralele celorlalţi.

Pescuitul de seară al tonului era foarte regulat, ceea ce mi se părea curios. În fiecare seară avea loc la aceeaşi oră, iar peştii erau aproape întotdeauna de aceeaşi mărime. Regularitatea acestui pescuit o găseam uimitoare, căci *Sohar* naviga acum câte 40 – 60 mile pe zi, folosind primele vânturi favorabile. Şi totuşi în fiecare seară găseam lângă noi toni. Atunci am început să observăm un fenomen singular. Nava părea că se mişcă înconjurată de propriul ei banc enorm de peşti, care se afla mereu acolo. Dacă *Sohar* rămânea vreo zi în pană fără vânt, sau prindea un vânt bun şi înainta vreo 70 mile în douăzeci şi patru de ore, peştele era în aceeaşi poziţie lângă navă. Şi am mai observat ceva ciudat – bancul se afla mereu în faţa lui *Sohar*, niciodată la pupa. Aceasta am aflat-o datorită păsărilor. Ziua, întotdeauna, un stol de păsări ne dădea târcoale, zburând după peşte în faţa navei. Uneori pescăruşii aceştia se separau în două sau trei stoluri mai mici şi fiecare din stoluri vâna bancuri individuale de peşti. Dar întotdeauna vânau la prova. Chiar când bancurile de peşti se cufundau sau se dispersau temporar, iar pescăruşii trebuiau să zboare mai sus pentru a putea privi în jos de la

o altitudine mai mare şi pentru a aştepta ca peştele să reapară, păsările rămâneau de strajă în faţa lui *Sohar*, sau la distanţă de partea laterală a navei.

Noaptea se petrecea ceva la fel de curios: pe măsură ce se lăsa amurgul, bancul de peşti se apropia de navă. Era exact momentul când oamenii începeau să pescuiască, când peştii se hrăneau şi veneau lângă undiţe. Apoi, timp de vreo oră, prindeam peşte suficient pentru masa de seară şi pentru dejunul de a doua zi. Când se crăpa de ziuă peştele dispărea, înotând înaintea navei. Astfel, în timpul nopţii, dacă ne aplecam peste balustradă şi aprindeam o lanternă foarte puternică, îndreptând-o spre apă, aveam un spectacol uimitor. În raza de lumină vedeam mii şi mii de peşti înghesuiţi în jurul navei, toţi înotând parale], în acelaşi tempo, fie că *Sohar* înainta cu două noduri sau cu şapte. Era o privelişte ciudată. Peştii erau mici, de la vreo 15 până la 30 şi ceva de centimetri şi nu am putut identifica speciile. Dar se vedeau imens de mulţi, iar dacă ridicam lanterna mai sus, îndreptând raza mai departe de cocă, ni se părea că peştii din şirurile mai îndepărtate erau mai mari decât cei aproape de noi şi de o specie diferită. Aveam impresia clară că *Sohar* înaintează într-o masă de peşti vii, din care cei mai mici erau foarte aproape de cocă, iar cei mai mari, peştii de pradă, în marginea cea mai îndepărtată.

Iată un fenomen pe care nu-l mai întâlnisem până atunci, iar oceanologii de pe *Sohar* nu l-au putut explica. Ei au sugerat că era posibil ca *Sohar* să fi reprezentat pentru peşti un punct fix în ocean, un punct de referinţă care putea să prezinte vreo legătură cu felul de comportare a bancului lor. Sau s-ar mai fi putut ca nava să fi atras o comunitate independentă, cu peşti mici care se hrăneau cu buruienile şi crustaceele prinse de coca lui *Sohar*, iar peştii mai mari hrănindu-se cu cei mici şi aşa mai departe, *Sohar* devenind centrul unui întreg lanţ de hrană a animalelor. Bineînţeles că nu puteam fi siguri dacă peştii erau aceiaşi tot timpul. Era posibil ca şi alţi peşti să se

alături bancului, iar unii să-l părăsească. Dar pentru următoarele 15 zile un fapt a fost de reţinut: escorta de peşti a lui *Sohar* a călătorit cu nava aproape 400 mile. Un mister al mării care nu şi-a găsit nicio explicaţie.

„Căpitane! Căpitane!” Un strigăt a răsunat prin bocaport, trezindu-mă. Am sărit din cuşetă. Era ora cea mai sumbră a nopţii, puţin înainte de revărsatul zorilor. Strigătul venea de la veghea de bord, Khamees Poliţie. Clopotul de alarmă bătea furios. Am pus mâna pe o torţă şi am dat fuga pe scară spre punte, unde l-am găsit pe Terry la cârmă, uitându-se cu gura căscată la verga arborelui principal. Urmărindu-i privirea, am văzut negru înaintea ochilor. Verga, înaltă de 24 m, se rupsese în două şi atârna ca o aripă frântă, o bucată de vreo 9 m bălăbănindu-se periculos, susţinută numai de pânza velei, restul velei principale fiind înfăşurat în jurul catargului într-o adevărată încurcătură de pânză şi parâme. De câte ori nava avea ruliu, verga ruptă trecea ameninţător peste punte, gata să mutileze pe oricine i-ar fi ieşit în cale.

Chiar când priveam în sus printre picăturile de ploaie, încercând să evaluez întinderea pagubei, am auzit. O lovitură înfundată, oribilă, urmată de un strigăt întretăiat venind de la prova, ca şi cum cineva şi-ar fi dat sufletul. S-au auzit strigăte de „Doctor! Doctor!” şi din beznă şi-a făcut apariţia Khamees Poliţie, purtat pe jumătate, de-a lungul punţii, de către doi oameni. Khamees arăta îngrozitor. Era alb ca varul şi îşi ţinea mina într-o parte, tuşind foarte tare, o tuse care-l zdruncina din cap până în picioare. „Vreo coastă ruptă, m-am gândit amărât, unul din oamenii mei cei mai buni scos din circulaţie şi în acelaşi timp verga principală ruptă. „Khamees Poliţie a fost întins pe una din lădiţele de la bord, iar Nick Hollis a început să se ocupe de el.

— Toţi ceilalţi, în afară de omani, la puntea de la pupa! am strigat pe măsură ce echipajul se aduna la bord.

Toţi au fugit la locurile lor, aşteptând ordine. Lucrul cel mai important acum era să dăm jos cât mai repede

verga stricată, fără să mai rupem ceva din arboradă sau să mai pricinuim alte răniri.

— Peter! Dick! Terry! Controlaţi capătul vergii dinspre pupa, când vine jos, am strigat eu.

Cei trei au alergat la balustrada de la tribord pentru a descurca parâmele care reglau capătul superior al vergii ciopârţite.

— Jos! încet jos! le-am strigat omanilor.

Jumail şi Saleh descurcaseră părţile căzute din funga principală şi se uitau la mine, aşteptând să le cer să o fileze.

— Jos! Coborâţi-o cu multă grijă!”

Au derulat parâma masivă, groasă de 20 cm. iar verga lovită a început să alunece în jos pe catarg, vela principală, imensă, căzând sub ea.

— Încetişor, încetişor. Eid! Abduliah! Straiurile arborelui mare la babord.

Ei s-au grăbit să aranjeze velatura, aşa încât verga să alunece în jos, fără să se încurce în nimic.

— Musalam! Khamees Marină! Apucaţi capătul rupt. Fi Vi atenţi. Aveţi grijă, puneţi în jur o parâma.

Cei doi bărbaţi au apucat capătul rupt al vergii, care pentru o clipă a ameninţat că-i va lovi de parapet. Dar atunci Abduliah, Jumah şi Eid au sărit în ajutorul lor.

— Opriţi, n-o mai coborâţi. Ţineţi-o. Să treacă mai mulţi oameni în partea ruptă, scoateţi-o în exteriorul navei! Unu, doi, trei, viraţi!

Şi împingând cu toată Torţa, zece oameni au reuşit să tragă capătul rupt peste partea laterală a navei, aşa încât să se poată îndoi înapoi fără să producă vreun rău, în timp ce verga principală venea jos. La o distanţă de vreo trei metri de bord verga s-a blocat; marea masă de pânză uda îi oprise coborârea.

— Desfaceţi vela!

Şi de data aceasta, tot părintele echipajului, experimentatul Jumah, a fost cel care, cât ai clipi din ochi, era sus. El s-a căţărat pe funga principală atârnând cu

capul în jos, a trecut de verga principală ca o pisică şi a ajuns la troţa vergii lângă catarg. S-a aşezat acolo şi a început să desfacă foarte repede legăturile velei. Mi-am îndreptat atenţia spre pupa. Agăţat de capătul dinspre pupa al vergii care ieşea afară pe o distanţă de 1, 80 m deasupra apei întunecate, era Terry. Cu picioarele încolăcite în jurul vergii, se ţinea cu o mină, iar cu un cuţit în cealaltă tăia furios legăturile velei. Orice clipă era periculoasă. Vântul sufla cu o forţă constantă de 5 sau 6, iar vela stricată flutura ameninţător. Cu fiecare ruliu al navei parâmele încurcate alunecau şi se mişcau în mod periculos. Simetria perfectă a vergilor şi a velaturii nu mai era acum decât un talmeş-balmeş de material lemnos rupt şi parâme căzute. *Sohar* fusese grav atinsă.

Acum Tim Readman şi-a tăiat drum agăţându-se de suprafaţa moale a velei principale, înându-se de bucăţi de pânză. până când a ajuns să atârne sub capătul rupt al vergii, la aproximativ 4 metri deasupra punţii. Cu cuţitul a început să taie ultimele legături ale velei, până când a rămas numai una. A tăiat-o şi pe aceasta şi s-a prăbuşit în mod spectaculos într-o învălmăşeală de pânză de vele.

— Eşti teafăr? am strigat eu îngrijorat.

— Perfect, răspunse el, în timp ce capul lui ciufulit ieşea dintr-un morman de parâme ude.

— Bine. Strângeţi parâmele şi toată lumea să ducă vela sub punte. Vreau ca verga principală să fie dată jos şi amarată.

Încă zece minute de muncă în echipă şi avaria avea să fie stăpânită. Era momentul să răsuflăm puţin.

— Toată lumea să bea o ceaşcă de ceai şi să se relaxeze. O să examinăm stricăciunile la lumina zilei.

Un revărsat de zori umed şi mohorât ne-a arătat cât de mari erau avariile suferite de *Sohar*. Verga arborelui principal fusese distrusă. O schimbare bruscă în direcţia vântului mascase vela principala şi făcuse ca întreaga greutate a pânzei să apese asupra catargului. Din fericire catargul rezistase la acest efort, dar presiunea rupsese

verga principală – o grindă de lemn masivă, groasă de treizeci şi ceva de centimetri, aleasă din lemnul cel mai bun pentru nave – ca şi cum ar fi fost o crenguţă fragilă. *Sohar* a fost schilodită, întocmai cum un măcelar ar fi rupt osul piciorului unui pui răsucindu-l în articulaţie. Acum capătul rupt lăsa să se vadă în lumina zorilor crăpăturile proaspete ale lemnului. Pentru moment mă întrebam în sinea mea dacă va fi posibil să reparăm verga, punând la un loc părţile rupte cu ajutorul unui şplint suplimentar din lemn. Dar munca avea să fie grea şi de lungă durată, executată la bordul unei nave supuse ruliului şi nu exista nicio garanţie că reparaţia va fi destul de rezistentă pentru a suporta vela principală de dimensiuni atât de mari. M-am uitat la lungimea vergii rupte şi mi s-a părut că-mi era vag cunoscută.

— Dick şi Andrew, măsuraţi, vă rog, cea mai lungă bucată de lemn care mai există şi spuneţi-mi câţi metri are.

— 14, 7 m, am primit răspunsul câteva minute mai târziu.

— Excelent, curăţăm capătul rupt al vergii şi echipăm temporar nava cu vela artimon de rezervă pe care o ridicăm pe partea salvată a vergii. Are aproape dimensiunea exactă.

Peter Dobbs şi Tim Readman s-au apucat de lucru cu ferăstrăul şi dalta pentru a netezi capătul rupt al vergii. Când au fost gata, oamenii au petrecut o oră reechilibrând cu multă grijă verga scurtată, aşa încât să atârne cum le plăcea. Apoi a fost legată vela, au fost desfăcute straiurile şi fungile şi puse cu grijă la locurile lor şi în sunetele cântecului nostru de lucru, întreaga echipă a ridicat verga improvizată pe arbore. Ne-am uitat pentru a-i aprecia eficacitatea; în mod surprinzător nava nu părea aproape deloc schimbată. În ciuda combinaţiei curioase de a avea o velă foc şi două vele artimon, velatura lui *Sohar* arăta îngrijită şi pusă la punct. Pânzele s-au umflat în mod îmbucurător şi, cu toate că viteza fusese redusă cu o treime, *Sohar* se mişca cu vioiciune prin apă. Pe la vremea

prânzului, la mai puţin de şapte ore de la ruperea vergii, nava se îndrepta din nou către Sumatra şi din nou echipajul îşi dovedise competenţa.

M-am reîntors la calculele mele privind viteza şi distanţa. *Sohar* avea acum de parcurs 450 de mile în linie directă până la acostarea în Sumatra şi nu ne mai rămăsese mangal decât pentru cinci zile.

Mă îndoiam că mangalul avea să ne ajungă şi mă gândeam că în curând vom fi obligaţi probabil să ne mulţumim cu hrană rece. Singura noastră consolare era că acum nu mai exista pericolul de a răipâne fără hrană şi apă. În ultimele trei zile reuşisem să strângem aproape o sută de litri de apă, iar cisternele cu apă ale navei conţineau acum o rezervă pentru trei săptămâni. De asemenea oamenii prindeau încă cu undiţele cam vreo două treimi din consumul nostru zilnic de alimente, şi o duceam foarte bine cu o hrană de bază constituită din orez, curmale şi peşte. Pe scurt, Expediţia Sindbad ajunsese să se împace cu marea”.

Obţinusem un echilibru preţios, ceea ce reprezenta o realizare importantă. Lecţia vergii rupte ne arătase că puteam să ne îngrijim de noi înşine în ciuda unei întâmplări nefericite, iar cu b navă bine pusă la punct şi cu o mulţime de parâme şi pânză pentru vele în magazia de materiale de pe punte eram în stare să ne descurcăm şi să scăpăm dintr-o situaţie primejdioasă majoră.

În timpul celor patru luni pe mare ajunsesem să înţelegem necesităţile de zi cu zi ale navei, recunoşteam semnele pe care trebuia să le urmărim cu privirea sau cu auzul pentru a şti ce reparaţii erau necesare. Ştiam părţile care aveau tendinţă să se destrame sau să se uzeze şi trebuiau înlocuite în mod regulat. Înţelesesem acum care era metoda cea mai bună pentru a aranja parâmele, regla velele. şi compensa urma, aşa îne-ît să navigăm bine. Când vântul îşi schimba direcţia şi trebuia facem volta, nu mai aveam nicio problemă, nicio bătaie de cap; fiecare om îşi ştia locul şi obligaţiile şi sarcina era îndeplinită în linişte.

Nici chiar ploile torenţiale din timpul nopţii nu ne deranjau. La primii stropi de ploaie care cădeau, cartul desfăcea acoperămintele de pân'/. a peste bocaporturi, stingea lămpile de la bord şi îşi punea haina de vreme rea. Sub punte, în interiorul navei, oamenii de veghe care nu erau de serviciu strângeau toate obiectele ce ar fi putut fi stricate de umezeală şi îşi făceau mici corturi şi adăposturi pentru a îndepărta inevitabilele şuvoaie de apă care pătrundeau printre crăpăturile pardoselii de lemn a punţii uscate de soare. Vreo oră sau două ploaia putea fi auzită bătând pe bocaporturi, urmată apoi de binecuvântata uşurare adusă de aerul proaspăt care pătrundea jos sub punte când ploaia se termina, iar acoperămintele de pe bocaporturi erau ridicate4. Numai duhoarea de sub punte o suportam greu. Era o combinaţie înăbuşitoare de gaz din santină, aer viciat şi nenumărate miasme de parâme, mâncare, corpuri omeneşti, provizii şi materiale de bord. Valul de aer cald, puturos care se ridica spre punte imediat ce se descopereau bocaporturile era suficient pentru a-l face pe cart să se înăbuşe: era un miros de vegetaţie în putrefacţie.

Nu era de mirare deci că petreceam nouăzeci la sută din viaţa noastră zilnică pe punte în aerul deschis, departe de limitarea sufocantă a cocii. Lucram pe punte, ne relaxam şi dormeam pe scânduri sub cerul nopţii oricând puteam. Şi trăind aşa afară, ajunsesem să ne armonizăm şi mai mult cu marea din jurul nostru. Începusem să percepem modificările subtile ale culorii apei, forma şi dimensiunile valurilor, să simţim oceanul. Ne dădeam seama de schimbările care se produceau în formaţia stolurilor de păsări, tovarăşele noastre permanente, şi observam dacă zburau sus sau jos, dacă se despărţeau în mici grupuri sau se roteau în masă. Remarcam sosirea unor noi soiuri, ca pescăruşi şi păsări tropicale, care se alăturau pescăruşilor obişnuiţi. Şi reacţionam aproape cu aceeaşi excitare ca şi ele când era vreo agitaţie în apa mării şi o balenă de 9 – 12 m lungime apărea din adâncuri

pentru a urmări peştii care înotau la suprafaţă, făcând păsările acvatice să scoată ţipete ascuţite şi să fie cuprinse de un adevărat delir.

Deveneam prelungiri virtuale ale navei, receptivi la mişcările şi stările ei. Când *Sohar* se înclina dintr-un bord în altul, rămânând în pană într-un interval de vânturi uşoare, trândăveam şi noi şi dormitam. Dar când vântul se înteţea şi nava o pornea repede despicând apa, răspundeam la fel: o anumită activitate şi agitaţie păreau că domnesc la bord. Încercam o emoţie stăpânită la gândul că încă câteva mile din drum aveau să treacă pe sub chila ei. Şi uneori, *Sohar* ne răsplătea chiar foarte bine: când un vânt cu o forţă moderată de 4 sau 5 bătea în pupa, nava părea că porneşte ca un tren expres. Chiar şi cu vela improvizată, lua viteză încetişor până când ajungea la 6, 7 noduri şi atunci alerga sigură, parcurgând milele care ne separau de locul nostru de acostare, tăindu-şi drum prin mare ca şi cum ar fi fost într-o albie bine formată.

În asemenea momente, oamenii în special erau bine dispuşi, vorbeau şi râdeau, aduceau mici îmbunătăţiri velelor şi îşi aruncau inevitabilele lor undiţe. De mult timp renunţasem să mai stărui ca Saleh şi Eid să poarte centuri de siguranţă când se căţărau sus. De câte ori vreo velă sau o parâmă se încurcau, ei se urcau repede pe greement, total netulburaţi de riscul de a cădea de la o înălţime de 15 m pe punte şi foarte curând europenii le-au urmat exemplul. Peter, cel mai atletic dintre noi toţi, putea fi văzut cocoţat pe arborele principal, lucrând mulţumit împreună cu Eid, o piele neagră lângă una bronzată, amândoi cu pânze în jurul şoldurilor şi cu turbane, fără a fi deloc preocupaţi de golul de sub ei. Am învăţat de asemenea că era posibil să măsori forţa vântului şi condiţia navei prin volumul zgomotului pe care marinarii din Oman îl produceau în timp ce lucrau. Dacă îşi transmiteau, strigând veseli, anumite instrucţiuni privind nava, atunci totul era în regulă şi *Sohar* naviga liniştit. Dar când strigătele erau scurte, staccato, însemna că se porneşte

vântul. Iar dacă marinarii rămâneau tăcuţi, ştiam că aşteapă să decidă căpitanul lor ceea ce trebuia îndeplinit.

Noaptea, când vântul şi ploaia răbufneau peste nava întunecată, oamenii se mişcau repede de la bocaporturi, asemenea unor spiriduşi şi începeau cu anticipaţie să se foiască şi să producă tot felul de zgomote, să-şi tragă pânzele din jurul şoldurilor, bucurându-se de activitatea lor. Când totul se termina şi furtuna trecuse, lăsând puntea strălucind de apă şi fiecare era murat până la piele din cauza revărsării ploii, îşi pregăteau bucuroşi „specialitatea pentru vreme umedă”, o bulă lipicioasă din vreo 8 kilograme de curmale prefăcute într-o pastă cu ulei de gătit, încălzită într-o tigaie şi parfumată cu o imensă cantitate de usturoi crud. Din această pastă luau cu degetele cocoloaşe grase, alunecoase, pe care le înghiţeau. Spuneau că era metoda cea mai bună să-şi încălzească trupurile după ploaia rece, iar eu eram de acord. Acei europeni care nu suportau amestecul dulce, gras şi lipicios sufereau. Dacă între timp se afeitea o altă răpăială de ploaie, iar acoperămintele erau lăsate pe bocaporturi, mirosul puternic şi neplăcut de usturoi îneca sub punte până şi duhoarea din santină emanată de gaz.

Extraordinara noastră escortă de peşti îşi manifesta prezenţa şi când nava rămânea în pană fără vânt. Suprafeţe de apă în jurul nostru erau pline de peştişori care săreau, înotau sau treceau pe sub chila staţionară, probabil în timp ce se hrăneau cu alţi peşti şi mai mici. Când ne duceam să înotăm sau ne cufundam sub chila neclintită găseam în umbra lui *Sohar* o colonie completă de vietăţi marine, în jurul cârmei se mişca în mod constant un grup de peşti pilot. Într-o crăpătură aproape de pupa se instalase un nou pasager clandestin, un alt crab. îl puteam vedea strecurându-se de-a lungul chilei pentru a-şi aduna raţia zilnică de hrană, sau, câteodată, foarte îndrăzneţ, se arunca în apă pentru a înhăţa vreo bucăţică plutitoare şi apoi se întorcea şi înota cu disperare înapoi la micul lui sălaş, întotdeauna găseam peşti remora, vietăţi blânde, de

culoare cenuşie verzuie, cu ventuzele lor caracteristice pe cap, semănând cu tălpile canelate ale pantofilor de tenis. Din când în când aceşti peşti se lipeau de chila lui *Sohar*, aşa că erau traşi de navă, ceea ce făcea ca pescarii omani să fie exasperaţi. Dacă vreun peşte remora înhăţa momeala lor, se cufunda sub chilă, la loc sigur şi se lipea acolo cu toată forţa. Pescarul plin de speranţe îşi imagina că trăgea o captură splendidă şi tot trăgea vârtos, smucind parâma până când reuşea să aducă prada la bord şi atunci se trezea cu un remora de dimensiuni foarte modeste. Tehnica doctorului era mai eficientă. El se instala la pupa cu un harpon în mână şi lovea peştele drept în cap până când aveam destul pentru micul dejun.

De vreo două ori am observat că bancul de peşte din jurul lui *Sohar* a fost cuprins de o adevărată agitaţie.

De fiecare dată am fost avertizaţi de stolurile de păsări. Păsările vedeau sosind peşti de pradă mai mari şi atunci începeau să zboare agitate şi să scoată strigăte. Apoi se grupau şi zburau foarte repede la o oarecare distantă de navă. Sub ele apăreau valuri de spumă albă, unde peşti de dimensiuni mai mari săreau din apă. Pe măsură ce *Sohar* naviga mai aproape, am putut distinge că acei peşti erau toni foarte mari, diferite specii, cu sutele, ce se azvârleau mult deasupra suprafeţei mării şi apoi cădeau cu un plescăit. Alţi peşti veneau orizontal peste crestele valurilor, alunecând de pe creasta unui val pe cealaltă. Un peşte splendid, un albacore lung de vreun met ru şi ceva a trecut asemenea unei torpile prin faţa provei lui *Sohar*, corpul său argintiu strălucind în razele soarelui în timp ce se deplasa prin apă cu mare forţă. După câteva minute am văzut şi motivul acestei activităţi frenetice. În spatele acelui peşte, au apărut ţâşnituri de apă şi aripioarele delfinilor, un mare banc, vreo cincizeci de vietăţi care umblau să prindă toni. Delfinii se aranjaseră într-un arc ce se întindea pe un front de vreo două mile poate, şi ei îşi mânau victimele ca nişte câini.de stână care duc vitele la păscut.

Centrul arcului era chiar *Sohar* şi puteam vedea că delfinii alungau peştii într-un spaţiu mărginit, în faţa noastră. Şi de o parte şi de alta a lui *Sohar* se ridicau şi fie lăsau spatele delfinilor, în timp ce-şi împingeau neîncetat prada spre locul de ucidere, şi cum se apropiau de noi auzeam chiar răsuflarea lor fluierătoare. Vedeam apărând delfin după delfin, unii singuri, dar de obicei formaţii de câte trei-patru animale, lucrând la unison şi împrăştiindu-se pentru a acoperi fiecare porţiune unde erau minaţi peştii. Pe măsură ce arcul delfinilor se strângea, tonii deveneau mai disperaţi şi se repezeau cu iuţeală în toate direcţiile, fără a mai ţine seama de nava care plutea printre ei. În cele din urmă delfinii şi-au încheiat manevra de alimentare. Arcul s-a restrâns până când dintr-odată se părea că în jurul nostru erau numai delfini. Apoi cercul de vânătoare s-a desfăcut şi doar câte un delfin înota în jurul nostru şi pe sub navă, urmărind ultimele victime.

Mai erau şi alţii care umblau după toni. O ambarcaţie coreeană de pescuit toni, ruginită şi uzată, îşi tăia drum pe lângă noi în lumina dimineţii; echipajul se adunase la pupa şi se uita cu gura căscată la corabia arabă care naviga în aceste ape. În noaptea de 13 aprilie am văzut luminile câtorva nave costiere mici şi am ştiut că nu puteam să fim prea departe de uscat. Vântul sufla acum în mod constant în favoarea noastră, iar *Sohar* se apropia rapid de obiectivul ei, capul de nord al Sumatrei şi intrarea în strâmtoarea Malacca.

Două zile mai târziu intram pe drumul de navigaţie principal, o experienţă înspăimântătoare. La un moment dat navigam liniştit spre un şir de petroliere şi nave portcontainere care se îndreptau spre strâmtoarea Malacca. Adia o briză uşoară şi abia înaintam. Pe drumul nostru erau nouă sau zece vase care înspumau apa. Apoi o masă de nori de furtună a acoperit cerul, o rafală de vânt a trecut peste *Sohar* şi nava a intrat în derivă datorită valurilor, îndreptându-se prin întuneric direct în calea vaselor, asemenea unui pieton orb păşind pe o autostradă

în timpul unei furtuni cu ploaie. A fost un moment sinistru. Priveam cercetător prin perdeaua de ploaie înşelătoare, căutând să detectăm conturul formelor cenuşii ale petrolierelor mişcându-se prin aversă ca nişte forţe inexorabile care distrug totul în calea lor. Cu aranjamentul velelor noastre greu manevrabile aveam foarte puţine şanse să ne putem feri din calea acestor nave monstruoase, dacă ar apărea vreuna dintr-odată din beznă. De două ori am văzut umbra întunecată a unei nave mari care brăzda valurile pe lângă noi, habar neavând de prezenţa noastră. Cine s-ar fi putut aştepta să întâlnească o navă cu pânze aici, la intrarea în strâmtoarea Malacca, iar corabia noastră din lemn ar fi produs un semn slab şi de neexplicat pe ecranul radar al vaselor de comerţ. Aşa că am navigat pe *Sohar* cu viteza maximă, păstrând unghiul corect faţă de direcţia vaselor mari pentru a putea traversa drumul de navigaţie cât mai repede posibil. Trei ore mai târziu nu mai eram în calea navelor mari şi, cum apăruseră stelele în acea seară, am măsurat înălţimea unei stele pentru a putea determina poziţia noastră. Am descoperit că un nou curent ne împinsese puţin prea mult spre nord, aşa că urma să navigăm sub vânt spre punctul de acostare ales de noi, insula Sabang, aflată la vreo 10 mile depărtare de Sumatra.

A doua zi dimineaţă am văzut distinct la orizont în razele soarelui o serie de movile întuneceate, probabil contururile insulei Sabang şi ale insulelor din jur şi munţii de pe insula principală. Se părea că eram într-o poziţie bună pentru a ne apropia de uscat, da’* distanţele erau înşelătoare. Sumatra este a cincea mare insulă din lume şi tot ce e legat de Sumatra este la o scară uriaşă. Insula aflată direct în faţa noastră, care părea nesemnificativă, se ridica de fapt la o înălţime de 600 de metri, iar micul deal de pe uscat era un vârf de 1800 m. Aşa că ceea ce la prima vedere părea să fie o distanţă pe mare de 15 mile între *Sohar* şi Sumatra era de fapt o depărtare de 40 mile şi aceste 40 mile deveniseră o prăpastie. Din nou vântul

încetase să mai sufle şi *Sohar* rămăsese în pană. Parcă natura ar fi dorit să ne amintească cât de total dependenţi eram de ea.

Încă alte trei zile Sohar a fost supus derivei curentului. mişcându-se în loc, neputincioasă, fără vini şi cu uscatul nu departe, ca să ne chinuiască că nu-l puteam atinge. Am mai prins poşte, ne-am raţionalizat apa şi am aşteptat răbdători. Rezolvasem chiar şi problema combustibilului pentru gătit, deşi ultimul mangal fusese de mult ars. Aici la intrarea în strâmtoarea Malacca pluteau bucăţi de lemn, buşteni, crengi şi rădăcini de copaci din marile păduri ale Sumatrei. Cei mai buni înotători ai noştri s-au dus după rămăşiţele acestea care pluteau, le-au legat cu parâme uşoare şi le-am tras apoi la bord. Am pus lemnul la uscat la soare şi în curând ne-am pregătit mesele cu el. Cu apa de ploaie, cu peştele proaspăt şi cu lemnul de pe apă ajunsesem în cele din urmă să ne bizuim pe propriile noastre forţe. Aşa că atunci când *Sohar* a intrat în port la Sabang cu ajutorul prietenesc al unui iaht de croazieră numit *Regina Johane*, deşi fusesem 57 de zile în larg am sosit cu cisternele pline cu apă, cu lemn din belşug pentru gătit şi cu carne de rechin sărată suficientă pentru două luni. Ca să ne reamintească în mod plăcut de calendar, *Regina Johane* ne-a trimis la bord un dar încântător: un chec făcut în casă şi ouă de ciocolată. Era în lunea Paştelui.

„Când cineva a traversat marea… există unele insule locuite de nişte oameni numiţi lângă, care nu vorbesc deloc nicio limba, nu au îmbrăcăminte şi poartă bărbi rare. Între ei nu se văd femei. Ei schimbă chihlimbar pentru bucăţi de fier. Le ies în cale negusorilor, cu bărcile lor, în afara insulei, aducând nuci de cocos. Au un vin alb de palmier. Când îl bei (proaspăt) e dulce ca mierea. Dacă-l laşi o zi devine o băutură ameţitoare. După mai multe zile se face amar. Băştinaşii îl dau pe fier. Schimburile se fac prin semne cu mâna. Sunt înotători foarte buni. Reuşesc să fure fier de la negustori, fără a le da nimic în schimb…”

Iată cum descria geograful arab Ibn Al Fakih insulele unde navele arabe se opreau pentru a se alimenta după ce traversau Oceanul Indian. Insulele păzesc intrarea în strâmtoarea Malacca dinspre insulele Nicobar, la nord, spre insulele Pulau Web şi Pulau Breeueh la sud, în larg de coasta Sumatrei. Acestea sunt locuri ideale pentru aprovizionare cu hrană proaspătă şi realimentarea cu provizii de apă, după o lungă traversadă din Sri Lanka şi în secolul al X-lea insulele erau locuite de triburi băştinaşe care trăiau de-a lungul coastei în pădurea virg nă deasă. Arabii au numit una dintre insule Insula de Aur, identificată mai apoi cu insula Pulau Weh, în portul căreia, Sabang, sosise *Sohar*.

Am ancorat într-un golf minunat, înconjurat de dealuri abrupte acoperite de pădurici de cocotieri şi întinse suprafeţe de pădure. Într-un colţ al golfului se afla oraşul Sabang, un loc obişnuit cu o activitate utilitară şi inevitabila colecţie de antrepozite în spatele debarcaderului. Dar aşezarea era superbă. Clădirile principale se înşiruiau pe o distanţă mică, lăsând repede loc unor case mici cu un etaj, care marcau marginea drumului de-a lungul golfului. Aceste case erau îndreptate spre apă, iar coasta dealului fiind atât de abruptă, clădirile de pe partea din vale erau construite pe nişte întărituri artificiale. De-a lungul locului de ancoraj unde se afla *Sohar* se vedea un sat de pescari, o îngrămădeală de căsuţe printre care curgea în golf un râu, iar pirogile şi micile bărci ale pescarilor erau trase sus pe plaja de nisip. Locuitorii satului erau diferiţi de toţi ceilalţi pe care îi văzusem în această călătorie. Aveau chipuri de malaezi, cu pometii proeminenţi, păr negru, ochi căprui şi o piele cafenie frumoasă. Pe scurt, o înfăţişare asiatică, şi am simţit dintr-odată că sosisem în Orient.

Populaţia din Sabang era în mare majoritate musulmană. Insula de Aur face parte din provincia Aceh, partea cea mai de nord a Indoneziei. Islamismul a fost îmbrăţişat cu fervoare de către populaţia de aici. Sosirea

navei arabe, având la bord marinari arabi adevăraţi, cu turbane şi *dishdashauri*, a produs senzaţie. Când *Sohar* a acostat cu bordul la chei pentru a se aproviziona cu apă, pe debarcader se aflau o mulţime de insulari holbându-se la marinarii din Oman. Oriunde s-au dus oamenii în oraş au fost primiţi în case şi trataţi cu o ospitalitate fascinantă. Primarul din Sabang a invitat întregul echipaj să asiste la ceremonia căsătoriei fiicei sale şi ni s-a oferit un spectacol cu dansuri tradiţionale locale. Dansatorii erau copii – fete delicate cu fuste lungi strâmte şi corsaje bine ajutate pe bust şi cu eşarfe late şi băieţi care săreau în jurul lor, în pantaloni largi şi veste scurte şi cu pumnale care se legănau la brâu. Primarul ne-a explicat că era un dans războinic şi, în timp ce priveam băieţii care păreau că hăcuiesc aerul cu pumnalele lor, nu am putut să nu-mi amintesc că locuitorii din Aceh aveau reputaţia de a fi cei mai feroci piraţi din Asia de Sud-Est.

Marinarii arabi din Evul Mediu priveau Sumatra cu un amestec de teamă şi respect. Respectul lor se datora fertilităţii acestei imense insule şi prosperităţii conducătorului său cel mai important, pe care-l numeau Miharaj, marele Maharajah. Regatul său se afla pe coasta de est a insulei, mărginind strâmtoarea Malacca şi era un regat hindus. Arabii scriau că această aşezare era atât de aglomerată, încât atunci când primul cocoş cânta în zori, cucurigul lui trezea cocoşii din satele din vecinătate, care îi răspundeau, iar sunetul era purtat din sat în sat pe o distanţă de o sută de *parasangi*[11]. Maharajahul locuia într-un palat măreţ, cu un bazin alimentat de maree. Ca un semn al bogăţiei sale, în fiecare dimineaţă Maharajahul arunca în bazin o bucată de aur de forma unei cărămizi, iar la moartea sa, aurul avea să fie recuperat şi distribuit între membrii familiei regale pentru a onora lungimea domniei sale. Autorul aventurilor lui Sindbad Marinarul folosea titlul de Miharaj pentru a desemna oricare şef al unui regat îndepărtat care era extrem de bogat şi puternic.

11 Măsură de lungime persană, egală cu 5.25 km.

Dar calea pe mare până la regatul marelui Miharaj era presărată cu pericole. Dacă ridicau ancora din golful Bengal, navigatorii arabi se temeau să nu rămână în pană fără vânt în larg de insulele Andaman. Ei scriau că locuitorii din aceste insule erau o rasă urâtă de canibali cu părul creţ, care prindeau marinarii, îi tăiau de vii şi-i mâncau. Mai erau apoi canibalii de pe coasta Sumatrei, care se pare că au intrat şi în aventurile lui Sindbad Marinarul. În a patra sa călătorie, Sindbad şi tovarăşii lui au naufragiat pe o insulă ciudată. Localnicii, spune povestea, au dus naufragiaţii în satul lor, unde le-au dat bieţilor oameni extenuaţi o mâncare aromată cu ierburi. Marinarii au înfulecat cu lăcomie mâncarea, dar Sindbad avea unele bănuieli şi în pofida foamei lui nu s-a atins de mâncare. El a văzut cum tovarăşii săi, în timp ce mâncau, şi-au pierdut raţiunea şi au început să-şi dea ochii peste cap ca nişte oameni în stare de letargie. Li se aducea din în ce mai multă hrană şi ei mâncau lacom. În zilele următoare localnicii au continuat să aşeze cantităţi enorme de mâncare în faţa marinarilor şi vizitatorii, care nu bănuiau nimic, au devenit graşi şi rotofei. Dar Sindbad a continuat să refuze alimentele locale, pentru că observase că acestea conţineau un fel de droguri. Într-o zi, pe când cutreiera şalul, a dat peste şeful tribului şi oamenii lui care tocmai se ospătau cu carne de om şi atunci şi-a dat seama că aceşti băştinaşi îi îngrăşau pe tovarăşii lui pentru o ceremonie de canibali. Prea târziu pentru a-i mai putea salva din starea de drogare în care se aflau, Sindbad a fugit din sat şi în timp ce fugea a trecut pe lângă un câmp unde aceştia, în patru labe, păşteau iarbă ca nişte vite grase păziţi de văcari.

Se poate face o legătură între canibalii lui Sindbad? i triburile din Sumatra care mâncau oameni deoarece despre canibalii lui Sindbad se spunea că întrebuinţau droguri în mâncarea pe care o dădeau victimelor. În partea de nord a Sumatrei se foloseşte planta narcotică haşiş pentru a asezona mâncarea, de unde s-ar fi putut naşte

ideea victimelor ameţite ale canibalilor, idee care a pătruns în folclorul arab, unde s-a amestecat cu relatări despre triburile mâncătoare de oameni din Sumatra, fie populaţia batak din partea de nord a insulei sau poate triburile războinice crude din insulele aflate de-a lungul coastei de vest. Aceste insule se găsesc chiar pe calea navelor arabe care se îndreptau spre portul Fansur, cunoscut mai târziu sub denumirea de Baroes. Aici, arabii cumpărau camfor de cea mai bună calitate, care constituia faima regiunii. Chinezii plăteau preţuri imense pentru camforul din Fansur când arabii îl aduceau la Canton şi pentru a transporta această încărcătură preţioasă merita riscul de a cădea în mâinile canibalilor.

Insula Nias era una din cele mai temute; existenţa acesteia a fost menţionată pentru prima oară în secolul al IX-lea de către un scriitor arab. Negustorul Sulayman scria în 851 că atunci când unul dintre insulari dorea să se căsătorească „... el nu poate să-şi găsească o soţie dacă nu-i aduce în mâini craniul unuia dintre duşmanii lor. Dacă a ucis doi dintre inamici, poate să se căsătorească cu două femei, dacă a reuşit să ucidă cincizeci, poate să-şi ia cincizeci de soţii după numărul craniilor. Originea acestui obicei trebuie căutată în faptul că locuitorii insulei sunt înconjuraţi de duşmani. Cel care dovedeşte a avea curajul cel mai mare se bucură de stima cea mai înaltă”. Şi azi încă, Nias păstrează urme puternice ale unei extraordinare tradiţii de luptători, care a lăsat o impresie atât de adâncă asupra primilor rtâarinari arabi. Originea locuitorilor insulei Nias este învăluită în mister, dar se pare că ar putea avea legături cu triburile de pe dealurile din Burma şi cu populaţia naga din India de Nord-Est. Nu se ştie cum au ajuns să se stabilească în îndepărtata insulă Nias acoperită de junglă, pentru că oamenii de azi din Nias nu sunt marinari şi arareori folosesc bărci, ci sunt fermieri şi grădinari. Satele lor sunt totuşi construite ca pentru război. Fiecare este situat pe vârful unui deal sau pe înălţimi uşor de apărat. Adesea vârful unui deal a fost cu

multă trudă nivelat, în aşa fel încât să se obţină o suprafaţă plată pe care să se construiască.

Trăsătura principală a fiecărui sat este strada centrală lată, un drum larg pavat cu pietre mari, plate. Casele localnicilor se ridică de o parte şi alta a lui, locuinţe speciale construite pe trunchiuri masive de copaci bătuţi în pământ ca nişte piloni. Fiecare are o verandă cin lemn asemănătoare ca formă cu pupa unui galion spaniol. Se spune că au fost construite cu sclavi şi desigur că au fost necesare eforturi imense pentru a se realiza geometria complicată a grinzilor şi a trunchiurilor de copaci care se încrucişează în interior, sprijinind acoperişurile înalte, ascuţite, ale caselor şefilor care se ridică la o înălţime de 14 metri de la pământ. Nu există coşuri în exterior, aşa că grinzile interioare s-au înnegrit în decursul timpului, iar când se aprind focurile pentru pregătit mâncarea, vârfurile impresionante ale acoperişurilor par că respiră un strat subţire de fum cenuşiu. În afara caselor se găsesc blocuri mari de piatră de o culoare mohorâtă. Acestea servesc drept scaune, bănci, mese şi estrade pentru vorbitori în timpul unor adunări ale locuitorilor satului. Multe dintre pietre au pe ele cioplite4 diferite modele geometrice, în timp ce altele sunt încrustate cu forme de animale mitologice, despre care se spune că ar fi spiritele protectoare care veghează asupra satului.

Casele de pe fiecare parte a străzii sunt legate între ele, aşa încât în cazul unui atac al duşmanului apărătorii se pot mişca printre clădiri fără a fi expuşi suliţelor şi săgeţilor. Alte case ale satului sunt sus în vârful dealului, imposibil să fie capturate, dar această bună poziţie defensivă le face incomode pentru locuitori. Femeile trebuie să coboare sute de trepte pentru a ajunge la fântânile de la marginea dealului şi să urce înapoi încărcate cu tuburi de bambus pline cu apă. Aceeaşi călătorie laborioasă este întreprinsă dimineaţa şi seara de bărbaţii care se duc la lucru la câmp sau la grădini, în ţinutul de jos. Bărbaţii poartă imense săbii cu care altă

dată curăţau pădurile şi se apărau, iar dacă cineva întâlneşte un grup de localnici porniţi la o vânătoare de mistreţi, aceştia oferă o privelişte feroce, înarmaţi cum sunt cu suliţe lungi de mai mulţi metri, speciale pentru vânatul mistreţilor, flecare armă având un capăt din metal ascuţit ca un brici, şi numai privindu-l îţi dai seama cât de eficient poate fi. Bărbaţii se luptă plini de curaj cu mistreţii, iar la gât le citârnă coliere din colţi de mistreţ ca mărturie a vitejiei lor. Ei mai au şi acum un dans războinic, care trebuie să fi fost născocit pentru a speria pe atacatori. Dansatorii poartă măşti şi costume ciudate căptuşite cu fibre de nucă de cocos şi împodobite cu colţi de mistreţ şi se mişcă şi execută bătăi complicate din picioare, făcând grimase, lovind cu suliţele în scuturile de război. Atacul şi contraatacul şi doborârea cât mai multor capete erau semne ale bărbăţiei. Pe uliţa principală a fiecărui sat din Nias se află terenul de pregătire a tinerilor războinici. Un zid din piatră înalt de aproape 4 metri reprezintă perimetrul defensiv al unui sat inamic. Unul câte unul tinerii o iau la goană pe uliţă, pornind de la o piatră plasată astfel pentru a le da o traiectorie maximă şi aruncă în modul cel mai spectaculos peste zid, pentru a ateriza pe picioare cu pumnalele gata de luptă.

Sumatra mai oferă o explicaţie bună şi pentru o altă aventură a lui Sindbad”, Păţania cu Bătrânul om al mării”. Aşa cum se povesteşte în o *mie şi una de nopţi,* Sindbad a ajuns într-o ţară unde exista o pădure frumoasă bogată în arbori fructiferi şi flori. Acolo a dat peste un bătrân care stătea pe malul unui pârâiaş. Bătrânul nu vorbea, dar prin semne el a arătat că voia să fie trecut de cealaltă parte a pârâului. Pentru a-i veni în ajutor, Sindbad a suit bătrânul pe umerii lui şi a pornit prin apă spre malul opus. Dar când s-a lăsat în jos pentru ca bătrânul să coboare, acesta a refuzat şi dintr-odată şi-a strâns picioarele în jurul gâtului lui Sindbad, până când Sindbad aproape a leşinat. Uitându-se la picioarele călăreţului său, Sindbad a fost îngrozit, văzând că erau picioarele unei fiare, acoperite cu

o piele aspră neagră. Această făptură ciudată a început să-l bată pe Sindbad în cap şi pe spate, ca şi cum ar fi fost un animal de povară şi l-a forţat să umble prin pădure, purtându-şi călăreţul care se întindea să culeagă şi să mănânce fructe sălbatice. Când Sindbad încerca să se odihnească sau să scape de chinuitorul lui, acesta îl lovea şi-l aducea la ascultare. În cele din urmă, după zile întregi de suferinţă.

Sindbad a pus câteva fructe sălbatice într-o tărtăcuţă, le-a lăsat să fermenteze şi a băut vinul obţinut pentru a afla uşurare din starea neplăcută în care se afla. Văzându-l că-i place licoarea, călăreţul i-a smuls-o din mină şi a băut-o el: Cu şiretenie, Sindbad i-a dat făpturii alcool din ce în ce mai mult, până când s-a îmbătat şi apoi s-a învârtit şi s-a legănat, slăbind strângerea picioarelor din jurul gâtului său. Atunci Sindbad a căutat să profite şi a aruncat jos bătrânul cherchelit. Şi cum zăcea acolo neputincios, a luat un pietroi şi i-a zdrobit creierii Bătrânului om al mării.

Această făptură ar fi putut fi imaginea pe care arabii o aveau despre urangutanul din Sumatra, ale cărui aspect şi obiceiuri se potrivesc cu cele ale Bătrânului om al mării – înfăţişarea unui bătrân zbârcit, pielea neagră şi aspră de pe picioare, fructele adunate din copacii din pădure. Marinarii arabi povesteau despre tot felul de animale fenomenale din Sumatra, papagali cu multe culori care vorbeau ca şi oamenii, rinoceri şi poate tapiri. Urangutanul părea să fi fost o specie de oameni care nu grăiesc, nu mai exotici decât multe din triburile sălbatice. Şi într-adevăr, băştinaşii din Sumatra ar fi acceptat această concepţie eronată. În satele din Sumatra urangutanul este şi acum considreat ca un soi de om periculos, care trebuie evitat cu orice preţ, cu totul diferit de timida maimuţă cunoscută de ştiinţa modernă.

XI

STRÂMTOAREA MALACCA

Sohar a ridicat ancora din Sabang cu secţiunea

centrala a vergii principale nouă-nouţă. Echipajul a cutreierat pădurile din jur în căutarea copacului potrivit, l-a doborât, l-a tras la marginea golfului şi i-a dat drumul pe apă, până la plajă. Acolo i s-a curăţat scoarţa şi a fost apoi cioplit pentru a i se da forma necesară. Acum verga era ca şi nouă când am pornit în strâmtoarea Malacca, pe care arabii o numeau Marea Selahit. Era a cincea din cele şapte mări de pe calea din Marea Arabiei spre China, iar când ajungeau aici, arabii treceau pe lângă regatul marelui Miharaj, pe partea dreaptă şi portul Kala, poate ICedah-ul modern, care se afla pe stânga. Ei făceau comerţ la Kala cu lemn preţios, cositor şi fier, mai înainte de a transporta încărcăturile lor spre Marea Chinei. Fiind acum pe aceeaşi rută, am hotărât că era mai înţelept să-l ţinem pe *Sohar* lângă coasta Sumatrei. În strâmtoarea Malacca este bine ştiut că vânturile sunt schimbătoare; ele pot sufla din toate direcţiile busolei, dar în lunile de vară predomină cele din sud şi astfel *Sohar* ar fi avut un vânt potrivnic. Ascultător faţă de vânt, curentul este şi el nefavorabil, fiind îndreptat către nord prin strâmtoare. Cea mai bună cale de a trece cu succes prin strâmtoare mi s-a părut că ar fi folosirea unei combinaţii a mareei, pământului şi brizelor pentru a guverna nava către sud.

Astfel, *Sohar* a pornit într-o călătorie fascinantă, cu totul diferită de traversada lungă pe apa albastră pe care am făcut-o de la Sri Lanka până la Sumatra prin oceanul adânc. Acum navigam în apropierea coastei, aproape o întreagă parte din coasta luxuriantă a insulei tropicale. Am făcut un progres modest, constant, de 30 sau 50 de mile pe zi, în funcţie de condiţii. Adesea rămâneam în pană fără vânt sau dădeam peste un vânt şi curent potrivnice. Atunci lăsam ancora de halaj la o adâncime de peste o sută de metri şi staţionam la ancoră până când mareea se schimba şi vântul sufla în favoarea noastră. Am părăsit Sabang-ul la 7 mai, după o întârziere de ultimă clipă, când a trebuit să astupăm câteva spărturi din chila lui *Sohar*. Vasul navigase patru luni fără ca nimeni să se ocupe de partea de sub apă

şi, în mod inevitabil, lunga cursă peste Oceanul Indian, cu flexiunea permanentă a scândurilor în apă, a făcut să se producă mici crăpături între scânduri. Nu era deloc îngrijorător, dar era sâcâitor să trebuiască să tot pompezi apă din santină la trei sau patru ore. Problema principală părea să fie o crăpătură între chilă şi prima scândură, fila de garbord. Aşa că sulul de rezervă de la patul meu a fost desfăcut şi umplutura de vată din interior a fost amestecată cu seu de oaie pentru a face un ghemotoc pe care scafandrii l-au introdus în crăpături pentru a împiedica scurgerea. Afluxul de apă s-a oprit foarte repede, iar singura mea îngrijorare era că prietenii clandestini ai lui *Sohar*, crabii flămânzi, vor prinde gust pentru seul de oaie şi se vor hrăni în mod regulat din ghemotoc.

La 14 mai parcursesem calea noastră de-a lungul coastei de nord a Sumatrei şi intrasem în strâmtoare, monţinându-ne în continuare aproape de mal. Lanţul impresionant de dealuri care fusese paralel cu noi lăsase acum locul unei zone de câmpie joasă mlăştinoasă şi noaptea puteam vedea flăcările focurilor de pe terenurile cu petrol din Sumatra. Mici bărci pescăreşti cu motoare la bord porniseră repede din satele de pe coastă şi îşi aruncau năvoadele în calea noastră. Pescarii azvârleau în apă mănunchiuri de frunze de palmier cu o greutate în ele, aşteptau ca peştii curioşi să se adune în jur şi apoi îi încercuiau cu o plasă uşoară pentru a-i strânge. Adesea aceste mici bărci veneau să privească curios la spectacolul ciudat oferit de o navă cu pânze arabă tăindu-şi drum încet prin aceste ape. Le-am făcut semn pescarilor să se apropie şi în schimbul unei mici sume am cumpărat vreo 30 – 40 de peşti pentru cina noastră.

Apa în strâmtoare era ca o supă caldă, groasă şi bogată, colorată cu nămol adus de râurile care curgeau prin interiorul Sumatrei. Buşteni, palmieri dezrădăcinaţi şi tot felul de rămăşiţe plutitoare erau purtate de curent. Vedeam frecvent grupuri de delfini care vânau. O balenă

cenuşie cu cocoaşă a apărut într-o zi la suprafaţă, în dreapta noastră, pentru a privi mai de aproape nava silenţioasă, mai înainte de a se cufunda din nou într-un vârtej mare de apă opacă. O ciudată aripioară asemenea unei securi, foarte subţire şi curbată, pe care nimeni nu a putut să o identifice, a tăiat apa în zigzag în jurul vasului timp de vreo două ore. Andrew a înregistrat mai multe apariţii de şerpi de mare, iar Dick continua încă să socotească zilnic numărul de crustacee care se agăţau de saula de siguranţă. El ne-a anunţat că între 100 şi 150 de noi larve se prindeau zilnic de funie, ceea ce, comparat cu cele zece sau douăzeci de larve din Oceanul Indian, era un exemplu foarte bun de ce apele bogate, calde din strâmtoarea Malacca sunt considerate a fi terenul de cultură original a multor specimene marine găsite în Oceanele Pacific şi Indian.

Într-o după-masă, fotograful nostru, Richard. apăru pe punte cu un zmeu, pe care-şi propunea să-l folosească ni să-şi ridice aparatul deasupra navei pentru a lua fotografii aeriene lui *Sohar*. În timp ce el începu să-şi pregătească zmeul, întregul echipaj s-a aranjat, liniştit în vârful picioarelor, pe partea opusă a copastiei, ca într-o galerie a spectatorilor, aşteptând să înceapă distracţia. Fără a-şi da seama de publicul care-l urmărea, Richard a terminat de pregătit zmeul şi s-a cocoţat în spălătorul de la tribord pe care şi-l alesese ca suport de lansare. Vela de pe arborele artimon a dat prompt un semn de avertizare, tremurând şi i-a zburat pălăria de paie pentru soare. Richard a dat din mâini cu disperare să-şi prindă pălăria, dar dusă a fost. Observatorii au lăsat să se audă lin râs înfundat satisfăcut

După aceea, Richard a legat de zmeu un ghem imens de sfoară care trebuie să fi conţinut vreo jumătate de milă de fir subţire, rezistent, de nylon. El a legat sfoara de zmeu printr-un nod încâlcit care a adus zâmbete pe chipurile spectatorilor tăcuţi. Apoi s-a ridicat în picioare, a învârtit zmeul peste balustrada navei, a tras de sfoară cu o

smucitură şi zmeul a început să zboare frumos. Dar Richard calculase greşit tăria vântului, care era mult mai puternic decât îşi imaginase el. Zmeul începuse să se înalţe cu viteză, trăgându-i foarte repede sfoara printre degete, ceea ce făcea să-i ardă pielea. A lăsat să se audă un strigăt de durere şi a început un dans sălbatic, un fel de rumbă, în spălător, schimbând sfoara când într-o mână, când în cealaltă, încercând să o oprească să nu-i scape printre degete, dar fără succes. Pânza de la sala îi alunecase şi aproape îi căzuse complet. Spectatorii se tăvăleau de râs. Ghemul imens a căzut pe o parte, luând-o razna pe puntea de la pupa, sărind şi sfoara desfăşurându-se nebuneşte. Dansul lui Richard continua, de parcă era un titirez. În cele din urmă sfoara s-a desfăşurat şi spre satisfacţia tuturor, Richard a descoperit că uitase să lege capătul sforii de ghem. Capătul liber i-a alunecat cu o mişcare rapidă printre degete, iar zmeul galben, un punct doar acum, plutea uşor pe cer deasupra lui *Sohar* spre Sumatra, în timp ce Richard privea în sus consternat.

Dar nu s-a dat bătut, căci avea un al doilea zmeu. S-a dus jos pentru a-l lua şi de data asta a reapărut cu o pereche de mănuşi din piele pentru a-şi proteja mâinile. Acum, cu aceste mănuşi, era ca Iepurele Alb din cartea *Alice în Ţara Minunilor*. A dat din nou drumul zmeului1 şi iată că a reuşit. Zmeul a zburat în sus, stabil şi sigur, mişcându-se deasupra navei. Cu un chip plin de o profundă satisfacţie, Richard s-a dus să-şi prindă aparatul de coarda zmeului. Pregătirea aparatului era o operaţie complicată. Mai întâi l-a învelit într-o pungă din plastic; apoi a pus punga într-un fel de ramă din lemn de balsa, şi în cele din urmă a legat rama de un balon pentru a servi ca vestă de salvare, dacă întreaga născocire ar fi căzut în apă. Pentru a pune la punct toate aceste dichisuri i-a trebuit o jumătate de oră. iar când camera a fost gata pentru a fi trimisă sus, venise timpul să facem voltă.

— Richard, cred că e mai bine să aduci zmeul jos, am spus eu. Va trebui să facem voltă, iar verga arborelui

artimon va încurca sforile zmeului. Poţi să ridici zmeul mai târziu.

Richard s-a dus să se ocupe de zmeu, iar eu nici nu m-am mai gândit la asta.

Am început să facem voltă. Pe la jumătatea manevrelor noastre, îndreptându-mi privirea în sus spre locul unde zbura zmeul, am văzut spre uimirea mea că în loc să-l tragă înapoi, Richard îl adusese aproape de navă şi-l lăsase să zboare la vreo 6 m în bordul de sub vânt al navei, unde acum era clar că avea să se încurce cu vela. În acelaşi moment şi-a dat şi Richard seama de greşeala lui. Cu un strigăt înăbuşit, a fugit la sfoara zmeului şi a încercat să o desfacă de parapet mai înainte ca vela să se mişte. Evident, acum legase sfoara cu un nod care refuza cu îndărătnicie să se desfacă. Şi-a scos mănuşile şi le-a aruncat pe punte. Nodul rămânea mai departe strâns. Acum vela începuse să facă o mişcare giratorie peste navă. Pentru a-şi uşura munca, Richard a hotărât să taie ghemul de sfoară. A scotocit după cuţitaş, care de fapt îi atârna la brâu şi a tăiat la întâmplare sfoara zmeului. A reuşit să o taie, dar nu între mosor şi nodul de la parapet, ci între nod şi zmeu. Sfoara eliberată a alunecat mai departe pe punte, în timp ce al doilea zmeu scăpa în libertate.

Sohar naviga acum pe direcţia vântului, aşa că sfoara a fost târâtă pe toată lungimea punţii, ceva. mai repede decât se putea mişca Richard. El s-a poticnit pe punte în urma sforii, făcând mişcări inutile. Sfoara se învârtea, alunecând mai departe ca şi cum i-ar fi făcut în ciudă lui Richard care nu putea să o prindă. Richard a ajuns la prova, mergând cu paşi iuţi şi mărunţi şi s-a repezit să pună mina pe ea, dar i-a scăpat, iar capătul s-a dus peste bord. Atunci, spre surprinderea tuturor, Richard s-a căţărat pe parapet, a aruncat o privire disperată în jur şi cu picioarele şi mâinile în aer a sărit peste bord după zmeu, căzând în apă pe burtă.

— Richard, vino înapoi! am strigat. Aruncaţi-i o parâmă. Aduceţi-l înapoi la bord repede.

Nava aluneca prin apă. Trecuse chiar de Richard, care făcea în mod stângaci mişcări violente, aflându-se la nivelul părţii centrale a navei. I s-a aruncat capătul unei parâme. S-a străduit să o prindă şi a fost tras la bord cu apa şiroind pe el. Stătea acolo foarte amărât, uitându-se cu atenlie în jos după zmeul pierdut.

— Uite-l colo, a strigat cineva, arătând spre un corp de forma unui romb galben, plin de apă, plutind în calea lui *Sohar*.

— Andrew, tu eşti înotătorul nostru cel mai bun, du-te jos după el. Dar leagă-l cu o parâmă, nu încerca să înoţi înapoi cu zmeul. Nu vei fi în stare.

Andrew a plonjat peste bord şi o parâmă uşoară a fost trasă după el. Câteva momente mai târziu pusesem din nou stăpânire pe jucăria lui Richard. Şi-a primit-o bucuros, dar în ziua următoare, spre uşurarea noastră, zmeul a fost complet distrus, când a căzut în apă, în timp ce *Sohar* se deplasa cu 7 noduri, şi s-a rupt în bucăţele.

Cum navigam pe lângă coasta Sumatrei pentru a prinde orice adiere de vânt, am trăit momente emoţionante. La mare distanţă, în dreapta noastră, distingeam norii adunându-se deasupra munţilor îndepărtaţi ai platoului. Atmosfera purta în ea o căldură tropicală, apăsătoare, cu un suflu uşor de ameninţare. Dimineţile, de cele mai multe ori, eram în pană fără vânt, iar mareea ne lovea mişcându-ne în loc, pe când nava staţiona la ancoră. După prânz, pe măsură ce orele treceau, masa de aer instabil de deasupra Sumatrei se înfierbânta şi nori uriaşi începeau să se ridice. Spre asfinţit orizontul era pătat de nori pântecoşi. ameninţători. Averse puternice tropicale băteau vijelios coastele munţilor, iar tunetele bubuiau peste mlaştini, devenind mai puternice şi mai frecvente pe la sfârşitul după-mesei. Străfulgerări de lumini începuseră să joace peste munţi, licărind uneori câteva secunde în spatele lor, aşa încât crestele apăreau bine conturate, oferind privirilor siluete aspre. Apoi, chiar înainte de apus, vântul şi ploaia ne-au ajuns. Am ridicat

ancora, întreg echipajul o trăgea cântând şi bătând din picioare de-a lungul punţii pline de apă, cu hainele ude lipite de trup. Pe punte toţi se agitau, se întindeau şi se ajustau velele, apoi nava a început să despice apa.

Vijelia întunecată a nopţii a trecut şi totul s-a cufundat într-o beznă desăvârşită, în timp ce ploaia tropicală se revărsa şuierând. *Sohar* s-a avântat înainte, iar omul de veghe s-a încovoiat sub o prelată la prova, scrulând cu privirea întunericul, încercând să zărească contururile vreunei bărci pescăreşti sau linia brizanţilor costieri care marcau creasta bancului de mâl. În inima acestei furtuni, noi aveam să navigăm în cel mai incredibil peisaj, în timp ce fulgerele păreau că fac salturi şi se răsfrâng în interiorul norilor. Linii zimţate loveau jos în mare lângă noi şi cel mai impresionant era când uneori răbufneau deasupra capetelor noastre ca un tir de artilerie. Uneori descărcările electrice erau atât de aproape încât produceau un zgomot ca şi cum cineva ar fi pocnit dintr-un bici uriaş, fulgerele ţâşneau asemenea unor şrapnele, iar fragmente de electricitate statică zburau cu o viteză extraordinară vâjâind deasupra navei, aşa încât aveai impresia că o rachetă fusese lansată peste punte.

Activitatea marinarului de veghe era vitală. *Sohar* se angajase pe drumul său, alergând de-a lungul coastei împinsă pe dedesubt de maree şi în vele de vântul nopţii. Coasta joasă, mlăştinoasă se înclina uşurel spre mare şi aluviunile râului erau depozitate într-un adevărat labirint format din bancuri de nisip şi de mâl pe care mareea le absorbea şi le umfla în curenţi şi vârtejuri. Unele dintre bancurile de mâl nu erau reprezentate pe hartă pentru că îşi schimbau poziţia rapid. Aveam foarte puţin timp pentru a putea manevra în jurul vreunui obstacol care ar fi apărut în cale şi fiecare secundă de avertizare era vitală.

Existau bancuri, bărci şi năvoade pescăreşti puse în curentul mareei. Cele mai periculoase erau casele pescăreşti pe care sumatrienii le ridică pe bancurile de mâl, la depărtare de coastă. Acestea sunt construcţii solide

înălţate pe piloni groşi, cu mult deasupra suprafeţei mării şi cu o trapă prin care sunt lăsate la apă năvoadele mari sau unde pescarii pot pune un şir de undiţe. Pentru a proteja pe locuitori de clima tropicală, pe vârful platformei se construieşte de obicei un adăpost, ce poate fi de mărimea unei case mici. Din fericire, pescarii aprindeau lumini strălucitoare pentru a atrage peştele şi acestea ne preveneau despre prezenţa lor. Dar nu era întotdeauna posibil să deosebeşti între luminile unor bărci pescăreşti şi luminile care marcau un banc de mâl având pe el case pescăreşti.

Vigilenţa omului de veghe şi reacţiile rapide ale serviciului de punte erau foarte importante. *Sohar* ar fi putut ajunge în mare viteză chiar pe linia de lumini. Când se întâmpla aşa, şeful serviciului de cart mă chema şi împreună trebuia să ne uităm cu atenţie la luminile care se apropiau repede. Cum să procedăm, să trecem printre ele sau să le ocolim? Ce viteză avea mareea? Care era adâncimea apei? Dar deriva navei? Un întreg şuvoi de întrebări se întretăiau în mintea mea şi apoi odată cu hotărârea a apărut şi nevoia acţionării cu iuţeală a mânuitorilor velelor. „Voltă!” Se auzea zgomotul picioarelor care alergau pe punte, rapida molare a velelor, strigătul de „*Lessim*! *Lessim*! Slăbiţi! Slăbiţi!”, virarea vergii velei mari. Saleh sau Abdullah dădeau fuga în jurul copastiei să aducă vela mare în poziţia ei nouă. Urma apoi scârţâitul produs de scripetele vergii velei mari, când se schimba poziţia velei şi strigăte de „*Yah Allah*!”, când vela era bine întinsă.

Un strigăt final de „*Mawal*! Voltă!” şi *Sohar* se legai r pe noul ei drum.

Felul în care am acţionat acum a fost într-un contrast remarcabil faţă de modul cum bâjbâiam după plecarea noastră din Mascat cu un echipaj neştiutor. Acum puteam să facem voltă în zece minute într-un vânt puternic şi în beznă. Dar aşa stând lucrurile, adesea îmi tremura inima. Cea mai mică neatenţie şi *Sohar* s-ar fi putut face praf

intrând într-o casă pescărească. Era suficient ca o parâmă să se înţepenească sau o velă să se prindă în jurul catargului şi nava nu ar mai fi putut fi dirijată. Aceasta nu s-a întâmplat niciodată, dar am ajuns în mod îngrijorător de aproape de o casă pescărească. Adesea m-am întrebat ce-or fi crezut pescarii aceia din Sumatra când au văzut silueta fantomatică a lui *Sohar* învârtindu-se pe lângă ei. Din beznă s-a profilat pe cerul nopţii o stranie formă a unei nave arabe *boom* cu imense vele triunghiulare, asemenea aripilor unui liliac, o navă silenţioasă, cu excepţia doar a scârţâitului parâmelor şi a zgomotului produs de înaintarea prin apă. Văzând bompresul îndreptat ca o lance direct spre ei, pescarii trebuie să fi crezut că această ciudată apariţie era gata pentru o ciocnire groaznică, până când, cu o scârţâire a scripeţilor, pânzele au început să se ridice şi să facă o mişcare giratorie. Forma ambarcaţiei a căpătat alte contururi când şi-a schimbat drumul pentru a evita coliziunea, abătându-se de la direcţii normală. Şi, după cum apăruse de neaşteptat, tot aşa a şi dispărut în întunericul nopţii. Era puţin probabil ca cei în viaţă să-şi fi amintit de vreun vas arab prin acele ape, aşa că desigur a inspirat un sentiment de frică pescarilor din Sumatra.

Partea cea mai înşelătoare din strâmtoarea Malacca era canalul South Sands (Nisipurile de Sud), punctul de gâtuire a întregii strâmtori, unde apele de mică adâncime, atât dinspre Malaysia, cât şi dinspre Sumatra formează între ele un canal îngust. Prin acesta trebuie să treacă toate vasele în susul sau în josul canalului şi aici *Sohar* a fost obligată să renunţe la coasta Sumatrei şi să se îndrepte spre coasta malaeză, căci altfel, dacă rămânea în partea Sumatrei, risca să fie prinsă în ape de mică adâncine şi bancuri de mâl. Era o manevră pe care primii marinari arabi o priveau cu tot respectul, iar Ahmed Ibn Majid, maestrul navigator din Sur, atrăsese atenţia asupra pericolelor din trecerea îngustă din South Sands încă din secolul al XV-lea. Şi tocmai South Sands a fost singurul loc din întreaga călătorie spre China unde *Sohar* era să

eşueze.

S-a întâmplat noaptea. Tocmai încercam să o luăm pieptiş prin gâtuitura strâmtorii, fiind foarte atenţi pentru a evita navele mari, când vântul instabil a prins a sufla.

— Căpitane! Căpitane! Drum sud-vest! a strigat Khames. Poliţie, care era şeful cartului şi ţinea cârma atunci.

M-am gândit că drumul era greşit. Avea să ne ducă peste nisipuri.

— Măsoară adâncimea!

Sonda de mână a coborât. Nu a mers decât puţin, apoi cârmaciul a scos un strigăt puternic:

— Patru stânjeni.

Vai de noi! Eram exact la capătul nisipurilor. Bancul cobora foarte abrupt de la marginea canalului. Dacă *Sohar* era prinsă acolo de o furtună, eram făcuţi bucăţele. Totul se petrecuse atât de repede, încât nu avusesem timp nici măcar să facem volţă. Vântul îşi schimba direcţia.

— Lăsaţi amândouă ancorele, am strigat.

Clipele păreau că abia se scurg. Cineva a alergat în faţă să desfacă legăturile ancorei. Nava şi-a tăiat drum înainte în mod implacabil. Cârma nu avea niciun efect. Vântul bătea acum drept din pupa, împingând pe *Sohar* chiar în marginea nisipului. Bâldâbâc! Părea că nu au trecut decât două secunde până când ancora a ajuns la fund şi viteza lanţului a slăbit. Cablul ancorei a format un unghi ascuţit, rămânând înapoi, sub coca lui *Sohar*, în timp ca nava a fost împinsă de vânt înainte.

— Daţi drumul ancorei principale.

Băieţii se luptau să o desfacă. S-a auzit din nou un pleoscăit, şi cea mai bună ancoră a noastră de prova, de vreo 170 kg, s-a dus în apă. Iar un zgomot de lanţuri care a durat un moment.

— Slăbeşte amândouă lanţurile împreună, uşurel, Dick. Măsoară adâncimea cu sonda.

— Patru stânjeni… Patru stânjeni… Trei şi jumătate.

— Leagă amândouă lanţurile.

Acum eram exact la marginea bancului de nisip.

— Dick, lasă sonda la fund. O să vedem cum se mişcă mareea.

Toată lumea se adunase pe punte şi aştepta cu îngrijorare. Vântul, într-adevăr, se înteţea. Zgomotul mării din jurul nostru se schimbase: în locul vuietului adânc al valurilor înalte, auzeam acum un şuierat ascuţit şi unduiri uşoare treceau peste mica adâncime. Dacă vântul se va intensifica vom fi între brizanţi. După douăzeci de minute am controlat saula de sondă. Am tras aproape vreo jumătate de stânjen de parâmă până când am dat de greutatea plumbului şi l-am putut izbi de fund. Asta mi-a spus că *Sohar* pierduse vreo 90 cm de apă sub chilă. Sau mareea se retrăgea, sau ancorele derapau şi *Sohar* era mânat de vânt pe nisipuri. Evident, nava se afla într-un unghi foarte nefavorabil. Prova era sub vânt, iar ancorele erau purtate de curent în spatele pupei. Totul era greşit. Situaţia impunea luarea de măsuri urgente. În general nu se face manipularea manuală a ancorelor în bărci mici noaptea. Există riscul de răsturnare, ca cineva să fie tras în jos, dacă cumva mâna sau piciorul i-ar fi prinse de lanţul care se desfăşoară repede din barcă şi este greu să dai ajutor în întuneric. Dar mi-am dat seama că nu aveam de ales. Trebuia să o scoatem pe *Sohar* din nisipuri cât mai repede posibil, chiar cu orice preţ dacă era necesar.

— Peter, vreau să te duci cu barca de cauciuc şi cu echipajul cel mai bun şi să sondezi în jurul navei.

Peter Dobbs, Tim Readman şi Peter Hunnam au dispărut cu barca de cauciuc în întuneric. În timp ce ei sondau cu sonda de mână de rezervă, cu o lanternă aprinsă îndreptată spre navă, Nick Hollis lua relevment la compas de la bordul navei. Direct spre pupa, de-a lungul caii pe unde pătrunsesem în nisipuri, era singurul lor sigur unde au găsit apă adâncă. Trebuia să staţionăm la ancoră în acea direcţie. Ei s-au întors şi am început sarcina anevoio-vjă şi periculoasă de a pregăti ancora de halaj. Am filat un lanţ, l-am virat pe celălalt la bord şi am redobândit

ancora mare cu patru braţe. Aceasta a fost coborâtă cu grijă în barca de cauciuc şi plasată pe o planşă aşezată de-a curmezişul micii bărci. Barca de cauciuc s-a avântat din nou în beznă, de data aceasta urmând directivele date de pe navă. A ajuns la capătul lanţului de ancoră filat la apă. Peter cel voinic a apucat marginea planşei şi a întors-o în aşa fel încât ancora a căzut în apă. Acum întregul echipaj se afla aliniat de-a lungul punţii lui *Sohar*. Numai Jumah era absent, el observa poziţia celui de-al doilea lanţ de ancoră. „*Minataw*, *minataw* – cine eşti, cine eşti?! a început echipajul cântecul pe care-l intonau când aveau de viiat vreo parâmă. S-au apucat să ridice înapoi lanţul ancorei de halaj. La început l-au mânuit uşor, dar mai apoi s-a prins ancora, solicitarea creştea, iar echipajul, gâfâind, trăgea cu toată forţa pentru a scoate din încurcătură nava care opunea rezistenţă. Jumah dădea drumul lanţului puţin câte puţin. Echipajul a scos pe *Sohar* din pericol treptat, numai cu forţa muşchilor. Am mai transportat încă de două ori o ancoră cu barca, am tras-o la bord şi în fine *Sohar* a fost dezeşuată. Fundul canalului cădea atât de abrupt, încât, acum, la o distanţă numai de 6Q în ne găseam ancoraţi la o adâncime de 20 de stânjeni. *Sohar* se afla în siguranţă pentru restul nopţii.

În zilele lui Ibn Majid, arabii stabiliseră o reţea de comerţ în tot vastul arhipelag al Asiei de Sud-Est: navele din Oman şi alte vase arabe transportau mărfuri de-a lungul ambelor părţi ale Sumatrei, vizitau Java şi ajungeau până în Borneo şi Celebes. Navele arabe erau într-un permanent du-te-vino, ele foloseau musonul pentru a ajunge în insulele indoneziene, în jurul arhipelagului, ţinând seama de caracteristicile locale ale vremii. Este interesant de observat că Singapore se afla pe lista lui Ibn Majid a porturilor cu care se făcea comerţ. Aşa că era un port vizitat de navele comerciale arabe, cu mult înainte ca Sir Stamford Raffles să-i fi încurajat dezvoltarea. Pe timpul lui Ibn Majid, Malacca era portul cel mai important din întreaga Asie de Sud-Est şi scurta vizită a lui *Sohar* ne-a

arătat cât de preţuită trebuie să fi fost aşezarea oraşului în zilele sale de glorie.

Malacca are o poziţie foarte bună în gâtuitura strâmtorii. Apele puţin adânci din partea Sumatrei ne-au forţat să traversăm spre ţărmul Malaysiei unde, urmând linia coastei verzi atrăgătoare, apărea bine conturat oraşul Malacca cu dealul său proeminent. O insulă mică oferă întotdeauna o zonă de calm, dacă nu te avânţi să intri prin gura râului şi nu există nici stânci şi nici bancuri pentru a-l descuraja pe noul venit. *Sohar* a navigat în linişte de-a lungul căii adânci de patru stânjeni până în port, unde a aruncat ancora. Cele două bărci de cauciuc au fost umflate şi au pornit spre ţărm. Eram aşteptaţi. Politicoşi şi ospitalieri, funcţionarii de la căpităNia portului ne-au dat autorizaţia necesară de debarcare. Le-am arătat că nu vom sta decât pentru a realimenta nava.

Nici n-am fi putut târgui mai uşor. Bărcile noastre de cauciuc au pornit pe râul îngust pe lângă un şir de ambarcaţii indoneziene care descărcau saci cu mangal sub pod şi între casele chinezeşti, foarte atrăgătoare, cu acoperişurile de ţiglă roşie, îngrămădite pe amândouă malurile, dându-i locului aerul unei Veneţii tropicale. Hala din Malacca se afla chiar pe malul râului, unde bărcile pescarilor puteau aduce direct la tarabe peştele abia prins, iar ambarcaţiile de canal care veneau dinspre interior puteau să descarce zarzavaturi şi fructe. Bărcuţele din cauciuc ale lui *Sohar* s-au alăturat furnicarului de bărci adunate în jurul treptelor halei. Eram primiţi cu zâmbete şi cu semne prieteneşti. Proprietarii bărcilor au luat parâmele noastre de legare şi le-au prins la chei, iar oamenii de pe *Sohar* au păşit pe uscat ca şi cum toată viaţa lor ar fi târguit la Malacca. Exact într-o jumătate de oră, Tim Readman, casierul şi contabilul nostru, a reapărut în spatele unei ricşe încărcată ochi cu ananas, ciuperci uscate şi legume, iar în vârf doi pui vii. Directorul băncii locale, foarte amabil, a invitat şase membri ai echipajului la un dejun chinezesc împreună cu familia lui şi a fost

surprins când oamenii de pe *Sohar*, care erau recunoscuţi a fi cei mai mâncăcioşi dintre membrii echipajului, au zvântat o masă pregătită pentru douăzeci de persoane. Directorul de bancă a fost cu atât mai impresionat când trei dintre oaspeţii săi voraci au mărturisit, după ce au dat gata mâncarea, că erau la al doilea lor prânz din acea zi.

A urmat apoi întoarcerea la bord pentru a ridica ancora şi a porni cu *Sohar* prin strâmtoare în după-masa următoare. Toată lumea era foarte bine dispusă, cu excepţia celor doi pui care, acolo unde se aflau, pe teugă, păreau tare necăjiţi. Anticipau poate soarta lor de a fi amândoi pregătiţi de Ibrahim. Se schimbase în cele din urmă şi norocul nostru în privinţa vremii. După mult timp, în fine, *Sohar* găsise un vânt favorabil, tocmai acolo unde în mod normal ar fi trebuit să avem dificultăţi. Vântul ţinea acum cu noi, venea proaspăt de pe uscat împingându-ne pe calea noastră. Fiecare semn ne spunea că strâmtoarea se închidea în jurul nostru, că mareea devenea mai puternică şi mai rapidă în gâtuitură, iar cele două căi de trafic mai aglomerate. Calculasem cu generozitate că de la Malacca la Singapore ne vor trebui trei zile, dar *Sohar* a străbătut distanţa în jumătate de timp. La ora 1 dimineaţă în a doua noapte am văzut cerul nopţii puternic iluminat – erau strălucirile impresionante ale luminilor oraşului Singapore. Zorile ne-au găsit cu vela mare desfăcută în unghi drept de-a lungul navei pentru a putea folosi cât mai bine vântul pe canalul principal de trafic maritim de la Singapore. Singurul obstacol era că navigam în contra circulaţiei.

Am încercat să chem prin radio pilotul de la Singapore pentru a-i anunţa venirea noastră, ca să nu fie uimiţi căpitanii marilor vase când vor vedea. O navă arabă cu toate pânzele sus purtată de maree în viteză spre ei. Nu ar fi trebuit să mă îngrijorez. *Sohar* era aşteptată şi la Singapore. Cel mai mare port din lume, cu cele mai numeroase mişcări de vase, auzise de nava cu pânze din sultanatul Omanului. O şalupă a poliţiei ne-a întâmpinat, urmată de o ambarcaţie a autorităţilor portuare. Un chinez

din Singapore, foarte pus la punct într-o uniformă albă strălucitoare, a sărit pe scara de urcare la bord, strângând în mină un post emiţător-receptor portativ şi un plan al portului la scară mare.

— Sunt pilotul dumneavoastră, spuse el dându-mi mina, dar nu ştiu cum va trebui să pilotez această navă. Este o experienţă nouă să fii la bordul unei nave cu pânze. Spuneţi-mi exact ceea ce trebuie să fac. Şi nu vă îngrijoraţi pentru faptul că mergeţi în sens greşit pe canal. Cred că putem spune că aceste reglementări nu se aplică navei dumneavoastră.

Astfel, cu ordinele pilotului şef transmise prin emiţătorul său receptor portativ pentru a ni se deschide calea, *Sohar* a trecut plină de măreţie prin marea mulţime de nave adunate la Singapore, pe lângă şir după şir de nave de comerţ ancorate, pe sub provele superpetrolierelor, pe lângă platforme petroliere şi nave frigorifice. Un cargobot sub pavilionul roşu cu stele galbene al Republicii Populare Chineze ne-a salutat cu o serie de sunete de sirenă. O navă mare de containere ne-a făcut loc şi am întors, intrând în locul de staţionare. Pilotul avea o surpriză pentru noi.

— Ancoraţi aici numai ca să pregătiţi nava. Guvernul din Singapore a organizat o recepţie în cinstea dumneavoastră. Autorităţile portuare vă vor da o dană specială.

Au apărut mai multe ambarcaţii portuare şi ale poliţiei, inevitabilele echipe de televiziune şi un remorcher uriaş care aproape ne-a eclipsat; toate au escortat-o pe *Sohar* în dana sa. Pe chei se afla o* mulţime care aclama. O echipă de dansatori chinezi se învârtea şi bătea din picioare în sunetele unei tobe imense şi în zgomotul talgerelor. În timp ce legam nava la chei, un şir de fete malaeze ne-au întâmpinat cu un cântec de bun venit tradiţional. Părea a fi potrivit să le răspundem. În timp ce balcoanele de acostare ale lui *Sohar* erau presate de zidul cheiului, fiecare membru al echipajului s-a suit pe copastic,

unde am răspuns saluturilor cu un vibrant cor intonând cânteciul de tragere a vergii velei mari. După feţele surâzătoare ale mulţimii se vedea bine că gazdele noastre din Singapore erau încântate.

MAREA CHINEI DE SUD

Mai rămăseseră doar două din cele şapte mări ale străvechii căi maritime arabe spre China, dar după părerea unanimă erau cele mai rele. Geografii arabi scriau că în aceste ultime două mări întâlneşti marile furtuni, vijeliile care depăşesc orice putere de descriere. Aici vânturile puternice hărăzeau o navă pieirii, iar valurile o loveau până o sfărâmau. O navă prinsă de furtună putea fi salvată dacă noi tăia catargul sau îşi arunca încărcătura peste bord, dar de obicei numai ajutorul lui Allah îi era de folos, în aceste ape îngrozitoare, apăreau din talazuri demoni negri, care umblau pe punţile vaselor. Iar în toiul celor mai teribile furtuni, o lumină stranie putea fi văzută sus pe greement. Dacă lua forma unei păsări strălucitoare era un semn că nava va fi salvată.

— Marea Chinei va fi cea mai rea, nu-i aşa? m-au întrebat cei din Oman. Nu era adevărat că aici puteai să dai peste *tuf an*, vântul năprasnic? i

Bănuiam că acest cuvânt arab este acelaşi ca şi chinezescul „taifun41 şi am încercat să-i îmbărbătez. Întreaga teorie pe care se bazase până acum programul nostru de navigare a fost să prindem începutul fiecărui sezon de navigaţie, pe măsură ce înaintam. Am părăsit Mascatul de îndată ce musonul de nord-est a fost în favoarea noastră, am ridicat ancora la Sri Lanka şi am suportat îndelungata întârziere a calmurilor tropicale, pentru a fi la Sumatra cu primele vânturi ale musonului de sud-vest. Am străbătut strâmtoarea Malacca cu vânturile de uscat şi de pe mare pentru a ajunge cât mai curând posibil în Marea Chinei de Sud. Sosind atât de devreme speram să putem reduce la minimum riscul de a da peste un taifun, dar era imposibil să evităm total acest risc. Taifunurile se pot ivi în orice lună a anului, dar anotimpul

principal începe în iulie, iar frecvenţa lor atinge cel mai înalt grad în septembrie sau octombrie. *Sohar* dovedise că era o navă rezistentă şi bine echipată şi m-am gândit că avea toate şansele să reziste taifunului dacă era manevrată cum se cuvine; dar, oricum, era o experienţă pe care preferam să nu o încerc.

Am plecat de la Singapore la 11 iunie cu destinaţia coasta Chinei, hotărâţi să navigăm cât mai repede. Şederea la Singapore a fost foarte plăcută. Am vizitat oraşul şi iie-am bucurat de calda ospitalitate a guvernului şi a unor persoane particulare şi la rândul nostru am invitat oaspeţi la bord, care au fost destul de surprinşi de condiţiile noastre de trai, de umezeala şi înghesuiala în care ne duceam existenţa. Am avut neaşteptat de puţin de lucru pentru navă. Turn a încercat din nou să pună în funcţiune aparatele noastre de radio. Gazul din santină distrusese părţile interioare şi amândouă aparatele deveniseră ineficiente. Micul generator a fost menţinut în funcţiune numai printr-o îngrijire foarte atentă. Din echipamentul modern doar motoarele exterioare ale bărcilor de cauciuc t rău în perfectă stare de funcţionare, păstrate astfel prin grija lui Peter Dobbs şi Tim Readman.

Dimpotrivă, întreg echipamentul nostru tradiţional era în condiţii excelente. Am înlocuit unele parâme pe unde a mai fost necesar, am reparat lemnăria şi accesoriile uzate. Cârma era prinsă solid în lanţurile ei, iar băieţii din Oman au aplicat un strat strălucitor de ulei cocii. *Sohar* era acum o navă elegantă şi pusă la punct pentru mare. Singurele puncte slabe rămăseseră, aşa cum bine vedeam, pânzele şi scândurile din partea inferioară. După luni în care a fost sau foarte udă sau uscată de soare, mereu strânsă şi întinsă, velatura era tare uzată. Pânza ţesută de mână ne-a servit foarte bine, dar a fost extraordinar de solicitată. Nava era pe mare de jumătate de an, fără a se acorda vreo atenţie părţilor cocii de sub linia de plutire şi era uşor de înţeles că prin cusături pătrundea apa. De două ori pe zi trebuiam să pompăm din santină apa

adunată. Am înotat sub navă şi am înfundat-o cu mai mult bumbac şi seu de oaie, dar pentru ca treaba să fie bine făcută, era necesar să tragem nava pe uscat şi să-i aplicări cu mâna un nou strat de var cu seu de oaie.

Primele patru zile după plecarea din Singapore au fost splendide. Marea era superbă, de un albastru strălucitor, cu vălurele albe şi peşti zburători care ieşeau la suprafaţă în jurul provei. Adia un vânt cald, constant din cvadrantul de sud. Cerul era smălţuit cu mici nori de vată, iar *Sohar* parcurgea milă după milă, în modul cel mai satisfăcător. Străbătea 90 până la 100 mile pe zi, fără să fi fost măcar o dată necesar să atingem vreo pânză. Vela principală era desfăcută peste toată lungimea navei, unduindu-se tihnit şi împrăştiind o briză răcoroasă în jos spre teugă. Întregul echipaj era relaxat, plin de încredere *şi* hotărât. Jumah mi-a povestit că aceste condiţii ideale se asemănau cu cele întâlnite în calea din Oman spre Zanzibar de navele care făceau comerţ cu Africa – zi de zi vreme frumoasă cu vânturi favorabile, nimic de făcut, doar să te relaxezi, fără a fi necesar pe tot drumul de la Oman să se facă voltă, până când se contura coasta africană. Dar a adăugat cu un rânjet până la urechi că navigarea spre China este totuşi diferită. Puteai să navighezi de douăzeci de ori spre Zanzibar şi nu ai fi întâlnit niciodată condiţiile emoţionante de aici.

În a patra noapte după ce am părăsit Singapore am fost trezit din somn de vocea lui Peter Hunnam. Era ora 3 dimineaţa şi dormeam pe punte, la locul meu obişnuit lângă eche.

— Arată o ploaie, spuse el.

— Nicio ploaie, numai vânt. se auzi răspunsul dat de Khamees Marină.

Pe jumătate adormit, m-am sculat, mi-am strâns salteaua şi am dus-o jos, unde mi-am pus haina de ploaie şi m-am întors înapoi pe punte, aşteptându-mă la o furtună asemănătoare cu cea din strâmtoarea Malaeca. Dar nu am avut. dreptate. Pata mare, întunecată de pe cerul nocturn

se mişca mai aproape, iar vântul sufla mai tare. *Sohar* avea vela mică şi nu eram prea alarmat, nava suportase nenumărate vijelii până atunci. Vântul continua să crească. Acum velele se cutremurau ameninţător şi dintr-odată s-a pornit o rafală violentă, având forţa unei furtuni puternice. Greementul a lăsat să se audă un vaiet prelung, apoi au urmat pocnituri şi scârţâituri alarmante provenind din structura de lemn a navei. Marea în partea bordului din vini devenea din ce în ce mai agitată şi din beznă au prins a se rostogoli valuri scurte, abrupte, brizante. Pe măsură ce se prăvăleau pe sub cocă, *Sohar* a început să iibă ruliu şi tangaj puternice. Greutatea vergii principale exercita asupra navei un efect ca de pendul şi *Sohar* şi ridica şi se balansa sub solicitare. Dintr-odată un val mart, trecând pe sub navă, a făcut-o să intre în derivă şi i-a schimbat înclinaţia, aducând-o pe o parte: unghiul era le aşa natură încât bordul de sub vânt a ajuns sub apă, iar marea a năvălit prin orificiile de scurgere. De jos din îmi l iorul navei veneau diferite zgomote, pocnituri şi bufnituri, în timp ce cutii şi butoiaşe care nu fuseseră fixate au început să se rostogolească. Asemenea unor furnici al căror muşuroi fusese dărâmat. Întregul echipaj a venit pe punte agăţându-se cu greutate, îmbrăcat în mantale de ploaie, prinzându-se de copastie sau de parâme. În bordul din vânt mai mulţi oameni au fost aruncaţi din cuşetele lor.

Verga principală se încovoia în mod alarmant de fiecare dată când nava se banda. Subestimasem forţa vântului, fusesem prinşi cu prea multe pânze desfăcute şi avea să fie foarte greu să reducem velele în siguranţă.

— Strângeţi vela, strângeţi vela! am urlat.

Oamenii au fugit în faţă la strângătorii de velă cu care aveau să înfăşoare vela principală pe verga ei. Dar şi cu cinci oameni trăgând de fiecare parte era inutil. Fricţiunea parâmelor, greutatea pânzei ude şi forţa vântului făceau imposibilă ridicarea. Sarcina depăşea puterea noastră.

— Haideţi, haideţi! Trageţi! striga Peter Hunnam.

Oamenii s-au aruncat peste strângători cu toată furia, ceea ce dovedea că-şi dădeau seama că dacă nu se făcea nimic *Sohar* era în pericol de a se răsturna sau de a avea catargul rupt. Traiectoria furtunii era acum exact deasupra noastră. Vuietul vântului şi pocniturile parâmelor creaseră un adevărat infern în jur, un zgomot asurzitor, o furie oarbă dezlănţuită. Siluetele marinarilor în mantalele lor de ploaie erau luminate de scăpărările fulgerelor. Pe neaşteptate unul dintre strângători a început să se mişte.

— Trageţi, trageţi! Se mişcă! s-a auzit un strigăt.

Dar nu a fost decât o părere. Cu un zgomot ca de tunet întreaga margine posterioară a velei mari, 50 de metri de pânză dublă cusută, s-a despicat în două. Ruptura s-a produs într-o clipă pe toată vela şi un minut mai târziu marginea posterioară s-a zdrenţuit, devenind o masă de pânză ruptă. Strângătorii deveniţi inutili ridicau pe vergă doar fâşii de pânză. Vela principală era complet distrusă, 150 metri pătraţi de pânză făcută praf într-o clipită. Ultimele zdrenţe din material au fost zburate de vânt în bezna nopţir asemenea unor spirite care dispăreau.

Acum nu mai era nimic de făcut decât să încercăm să limităm stricăciunea.

— Jos verga mare! Lăsaţi strângătorii de randă! Nu mai sunt de niciun folos.

Cineva a desfăcut boţurile fungii velei mari, iar parâmele s-au derulat. Izbindu-se şi pocnindu-se de catargul care se balansa, verga a căzut greoaie. Cu şase luni în urmă fapta cutezătoare de a coborî verga velei mari pe furtună ar fi fost deneimaginat. Acum, cu experienţa câştigată, era o întreprindere periculoasă, dar eram în stare să o îndeplinim. Nu aveam nevoie de niciun ordin. Fiecare ştia prea bine ce trebuie făcut pentru a putea avea sub control verga imensă. Saleh şi Jumah stăteau întinşi pe teugă cu mâinile şi picioarele desfăcute, lipiţi de scândurile pardoselii, privind în sus şi aşteptând să se repeadă la capătul din faţă al vergii, aşa cum stătea gata să se prăvălească asupra capetelor lor, să arunce o parâmă

în jur şi să-l stăpânească. Terry se afla la pup-cu o altă parâmă, pregătit să îndeplinească aceeaşi operaţie acolo.

— *Slăbiţi*! *Lessim*. *Lessim*!

În primele raze ale răsăritului verga şi pânza sa zdrenţuită au căzut. Câţiva oameni au alergat să strângă ceea ce mai rămăsese din zdrenţe şi să le ducă la bord, în cazul în care s-ar mai putea folosi ceva din rămăşiţe. Alţii s-au aruncat ca nişte acrobaţi chiar pe vergă şi cu degetele ude au început să desfacă legăturile care ţineau vela.

Când zorile s-au ridicat complet, vela ruptă era desfăcută. Vântul începuse să se domolească. Cu două vele, *Sohar* tăia mai uşor apa. Am căutat să cuprind cu privirea scena. Vechea velă zăcea udă la bord. Peste ea era trasă vela mare de rezervă pe care o şi adusesem pe punic pentru înlocuire. Dar această operaţie trebuia să mai aştepte. Împrăştiaţi de-a lungul velei ca nişte cadavre, oamenii din echipaj, lungiţi în dezordine, dormeau tun. Crinii de oboseală. Nu mai *ştiau* nici de ruliu! vasului, nici de pânza udă pe care erau întinşi, având încă pe ei mantalele de ploaie pline de apă, căci nu mai fuseseră în stare să le scoată. Erau complet sleiţi de putere. O navigaţie cu vele spre China este într-adevăr o viaţă grea.

La prânz am mâncat ca vai de noi, nişte fulgi de ovăz. fierţi mai de mult, reci, şi am băut ceai. căci bietul Ibrahim a avut rău de mare. Şi apoi ne-am apucat iarăşi de lucru. Mai erau încă atâtea de făcut. Un grup a avut de curăţa! mizeria de jos din interiorul navei. Acolo se destăcuseră sacicu mazăre şi conţinutul lor era împrăştiat peste tot. Erau prelate pline cu apă, banane terciuite, ananaşi loviţi şi stricaţi, cutii de conserve pe jumătate deschise, vărsate. Până şi dulapul principal cu alimente fusese mişcat de la locui lui, când nava s-a bandat. Toate acestea se cereau orându-i-le. În timp ce sus la bord restul oamenilor aveau înlocuiască vela mare şi să o lege de vergă.

Pe la ora 2 după-masă, vela cea nouă era gata iar jos în interiorul navei se făcuse o oarecare ordine. *Sohar* despica apele, purtată numai de vela foc şi vela artimon

— Grăbiţi-vă şi prindeţi bine vela mare, am strigat echipajului de la bord. Vine un vânt încă şi mai puternic.

Cerul la apus era cum nu-l mai văzusem încă. Înaintând spre noi, la nivelul mării, o masă sumbră se întindea spre orizont. Deasupra acesteia se înălţa un zid vertical de nori cenuşii, ca fumul care se ridică în urma unui incendiu, şi printre ei se amestecau curenţi de aer. Vârful acestui zid de nori rău prevestitor apărea perfect conturat, de parcă ar fi fost tăiat cu un cuţit. În spate se ridica un alt zid de nori de un cenuşiu mai deschis, iar după acesta încă alte: două ziduri, ca şi cum un uriaş stivui se plăci verticale cenuşii de noii. l-ar sub această stranie formaţie de nori. marea luase o culoare specială, albastru-închis, întretăiată de crestele albe ale valurilor dezlănţuite de vânt.

— Slavă Domnului că am reuşit să coborâm vela mare în bune condiţii, am murmurat către Tom. Furtuna din noaptea trecută a fost un fel de binecuvânture deghizată. Acum suntem într-o formă mai bună să o trecem pe aceasta. Dar mă aştept să se rupă vela foc.

Au fost cuvinte profetice. În timp ce bancul de nori s-a prăvălit pe»te noi, vântul vuia cu forţa unei vijelii, iar mica velă foc, care părea o minusculă batistă, a devenit un monstru plin de putere. Vântul a umflat-o sub o solicitare nemaipomenită şi vela a luat o formă concavă în direcţia vântului.

— Uitaţi-vă la bompres! a exclamat Petei-Dobbs. Se îndoaie. Nu va putea rezista solicitării. O să se rupă.

În ciuda zgomotului furtunii am auzit pocnitura, când bompresul masiv s-a răsucit într-o parte, iar fibrele lemnului au mugit sub presiune. Bompresul era îndoit ca o undiţă rigidă. Chiar atunci, un moment înainte să pară inevitabil că bompresul se va rupe, vela s-a sfâşiat cu un zgomot puternic scurt, ca un foc de armă. Pe moment pânza a căzut în jos pe direcţia vântului. au urmat vreo cinci, şase pocnituri puternice ca şfichiuituri de bici şi apoi toată vela s-a desfăcut. S-a zdrenţuit într-o clipită. Ceea ce

a mai rămas din întreaga vela a fost doar o fâşie de pânză pe parâma de întărire a marginii velei.

— Adunaţi toate bucăţile la bord. Salvaţi ceea ce puteţi, am urlat ca să acopăr mugetul vântului.

Zdrenţele care mai rămăseseră din velă pluteau pe apă şi au fost pescuite de echipa de pe teugă. A rămas mai puţin de o treime din pânză.

— Ridicaţi vela foc mică, am ordonat.

Mica velă de furtună a fost adusă la bord şi legată de funga velei mari. Nu era decât o bucăţică de pânză, mai potrivită pentru un iaht de croazieră decât pentru o navă mare cu velatură completă. „Sus cu ea!” Erau necesari opt oameni ca să ridice pe această furtună funga. Ceilalţi au ţinut vela pe punte până când solicitarea a trecut în fungă, apoi i-au dat drumul şi vela a zvâcnit în vânt, s-a umflat şi atârna acolo rigidă, cu mult sub poziţia ei corectă. Cei opt oameni de la fungă s-au opintit şi au tras cu toată forţa. Parâma refuza să se clintească, iar vela mică atârna acolo umflată, râzând parcă de ei. Chiar în timp ce se înălţa, am văzut în pânză semne rău prevestitoare.

— OK, aduceţi-o jos.

N-a avut niciun rost. Nu am putut coborî vela destul de repede. În cele treizeci de secunde câte au fost necesare pentru a o coborî s-a sfâşiat drept la bază. Era a treia pânză avariată în aceeaşi zi. Vântul spulbera crestele valurilor, împrăştiindu-le într-o spumă albă. Valurile nu mai aveau creste. Se spărgeau de îndată ce apăreau şi se rostogoleau peste noi într-o serie de ziduri abrupte, scurte. Se adăuga ploaia, suflată orizontal de-a curmezişul punţii pe care şiroia apa şi era imposibil să te uiţi în sus spre vânt, căci stropii te loveau dureros peste ochi. Vântul sufla atât de puternic acum încât era greu să stai pe copastie pentru a urmări înaintarea navei. Era mult mai uşor să te ghemuieşti pe punte, la adăpost sub parapet, în afara bătăii vântului. *Sohar* părea bucuroasă să navigheze lateral faţă de vânt şi numai câte o ambardee ocazională inunda orificiile de scurgere.

Am ordonat echipajului să-şi pună vestele de salvare, nu atât de frica răsturnării – căci aveam încredere că *Sohar* va putea rezista furtunii – ci doar ca nu cumva să fie cineva aruncat peste bord de vreo parâmă dezlegată sau să alunece şi să cadă din nava purtată de ruliu.

Atunci a pocnit vela randă pentru catargul artimon. Era o velă nouă, cea mai bună, cusută cu grijă, şi fusese tăiată special de dimensiuni mici, din pânză de cea mai bună calitate. Dar furtuna era prea puternică pentru ea; cu un zgomot ca un tunet, vela s-a sfâşiat. Forţele s-au desfăcut şi ceea ce numai cu două secunde mai înainte fusese o velă elegantă, tare ca fierul în faţa vântului, acum nu era decât nişte zdrenţe de pânză care se bălăbăneau şi se loveau într-o parte şi în alta în toiul furtunii. Era a patra velă distrusă. Un minut mai târziu, Khamees Marină a sărit dintr-odată pe copastie, s-a apucat cu o mână de un şart şi, cu ploaia şi vântul lipindu-i de trup pânză udă din jurul şoldurilor, şi-a făcut cealaltă mână pâlnie la gură şi a lăsat să se audă în vânt un vaiet tremurător, puternic. Era o rugăciune către Allah, răsunând pe un ton ridicat şi straniu peste navă, un sunet ciudat, ireal în furia vijeliei. Noi toţi ceilalţi, cu apa curgând şiroaie pe noi, în impermeabile, făcuţi ghem jos pe punte sub copastie, ne uitam unii la alţii. Înălţa oare Khamees Dumnezeului său laudă pentru înfăptuirile sale, ori se ruga să pună capăt vijeliei? Nu ştiam.

Furtuna s-a potolit în acea noapte şi am rămas cu o mare cu berbeci, agitată, de o culoare cenuşie. În cele din urmă am putut să înălţăm vela mare, să înlocuim pe celelalte două şi ne-am apucat să reparăm din pânză tot ce se putea salva. Ritmul distrugerii era mai mare decât rezistenţa navei: două vele erau sfâşiate total, iar pentru alte două era nevoie de mai multe zile de muncă susţinută să le reparăm. Dar cel puţin echipajul nu părea total descurajat. Oamenii erau liniştiţi şi plini de încredere şi mai aveau încă umor. Dar mă temeam ca nu cumva, în cele din urmă, aceste condiţii să-i descumpănească. Jos în

interiorul navei trebuiau să facă mereu fală unei situaţii neplăcute: cuşete umede, grinzi de pe care se prelingea apa, haine ude şi un talmeş-balmeş nemaipomenit. Nu e de mirare că în urmă cu o mie de ani arabii considerau traversada către Marea Chinei de Sud ca cea mai rea experienţă din călătoria spre Canton. Totuşi vijeliile pe care le-a suportat *Sohar* nu erau nimic pe lângă experienţa de a trece printr-un taifun.

Sohar avea acum de tras din toate părţile. Ciudata vijelie care a lovit nava era un fenomen local cunoscut sub denumirea de „gren arcuit”. Acesta a bombardat-o de mai multe ori. de două ori la 16 iunie, de trei ori la 17 iunie, de patru ori la 16 iunie, de două ori în ziua de H) iunie şi o dată la 20 iunie. Ajunsesem acum să ştim foarte bine lecţia. De fiecare dată când apăreau masele de nori rău prevestitori, ne grăbeam să coborâm şi să voltăm vela principală, ultima pe care o mai aveam. Ne temeam să nu fie distrusă sau ca noua noastră vergă elegantă, tăiată în Sumatra, să nu plesnească. Vela aceasta era forţa de acţionare a navei noastre şi aveam mare nevoie de ea dacă doream să ajungem în China înainte de începerea anotimpului principal al taifunului. Fiecare zi pe care o petreceam în Marea Chinei făcea să crească riscul de a fi prinşi de taifun. Efectiv se poate spune că ne-am cusut drumul spre nord. În perioadele de acalmie temporară dintre grenurile arcuite ne-am reparat pânzele, vela loc sau vela randă pentru catargul artimon, marginea de cădere a velei, călcâiul catargului şi grandeea, am cusut şi-am tot cusut pentru a putea ţine velele sus. Şi cum trecea vreun gren arcuit peste noi, urmăream cea mai mică ruptură pe vela foc sau artimon, care ne ajutau să înaintăm. Vneoii ţineam la capa. fără nicio bucăţică de velă. şi lăsam furtuna şi ploaia să se reverse peste nava dezgolită; iar de îndată ce vijelia trecea, fiecare membru al echipajului îşi lua locul pe punte şi cu trudă ridicam înapoi marea vergă care scârţâia, ca să putem merge mai departe spre nord. Ne deplasam foarte bine: 90 mile într-o zi, 110

în ziua următoare, 135 în alta, ceea ce constituia performanţa rea mai bună, cu parâma de siguranţă care lăsa în urma noastră o dâră de spumă prin apă în timp ce înaintam repede.

În timpul celui de al doilea gren arcuit de la 19 iunie s-a produs un fenomen curios pe care nu-l întâlnisom niciodată dar la care m-am gândit adesea: un vârtej a trecut direct deasupra navei, nu unul mare, ci mai curând o învolburare a aerului, ceva ce poate fi văzut uneori la rreasta de atac a unei vijelii, o coloană de stropi, răsucită, care de obicei pare că încearcă să evite o navă. Dar de data aceasta vârtejul s-a năpustit direct asupra lui *Sohar*, a învăluit-o şi a trecut mai departe peste balustrada de sub vânt. Nu a durat decât o clipă, aşa că nu am avut timp să reacţionăm sau să luăm vreo măsură de precauţie. La un moment dat vârtejul putea fi văzut foarte distinct, răsucindu-se şi rotindu-se nebuneşte. În timp ce avansase vreo 50 metri înaintea ploii. A lovit nava direct, a trecut peste puntea de la pupa şi s-a dus rostogolindu-se în direcţia vântului. Când vârtejul a învăluit de fapt bordul, am încercat, pentru o scurtă durată o senzaţie extraordinară. Eram conştienţi că vântul avea o viteză teribilă, imposibil de calculat, dar nu prezenta o greutate reală, aşa încât acrul care s-a rotit într-un cerc complet în jurul virajului cu 2 – 3 mişcări de revoluţie pe secundă, avea ceva proaspăt, surprinzător. Obrajii noştri au fost biciuiţi iulo de către stropi de apă, în succesiuni rapide, o dată de fiecare parte, pe când masa de aer trecea mai departe, iar direcţia vântului s-a schimbat cu 180° şi tromba de apă a dispărut. Dar în acea frântură de secundă, chiar în momentu'! în care ne-am aflat în mijlocul spiralei, a existat un moment tulburător, când zgomotul şi vuietul furtunii au încetat. În acea clipă, am auzit, în schimb, un ciudat fluierat ascuţit, atât de deosebit de tumultul vântului, încât a fost aproape ca o tăcere.

Cuşetele erau murate de ploaie. Degetele noastre arătau albe şi încreţite după ore şi ore de cusut pânză udă.

Sohar devenise în aceste zile un loc jalnic pentru a vieţui. Totuşi moralul echipajului părea să crească din ce în ce mai mult, în parte pentru că ştiam că ne aflam în ultimul segment de drum, iar *Sohar* devora ultimele mile, dar în parte şi pentru că lipsa de confort şi munca grea au constituit de fapt o încercare şi aceasta a făcut să iasă la iveală tot ceea ce aveau mai bun în ei oamenii de pe navă. Fiecare a lucrat din răsputeri şi nu a ezitat nicio clipă să se înhame la cele mai grele corvezi de la bord pentru ca nava să înainteze. S-au ajutat unii pe alţii fără nicio urmă de egoism, ba au mai avut grijă, când vremea era rea, să se ocupe şi de bietul Ibrahim care, la vatra lui deschisă, era aruncat fără milă într-o parte şi în alta, într-un vârtej de cratiţi şi tigăi, sub o cascadă de orez şi curry. De multe ori a reuşit să pregătească mâncarea numai ţinut de mijloc de un membru al echipajului, ca o centură de siguranţă umană, pentru a-l ajuta să nu alunece şi să cadă în orificiile de scurgere.

Şi Richard s-a întrecut pe sine dezarborând aproape nava, printr-o manevră care ne-a zăpăcit pe toţi. *Sohar* tăia apa repede pe direcţia vântului, cu vela mare aşezată în unghi drept, iar Abdullah, rârmaciul nostru de mare clasă, ţinea echea. Totul era în regulă, iar Richard se dusese în spălătorul de la pupa. Fusese de mult timp prevenit să nu atingă niciodată vreo parâmă, dar când Abdullah a încercat să regleze cârma pentru a menţine pe *Sohar* pe drumul adevărat, a descoperit că echea era înţepenită. A întors capul şi a fost cuprins de groază când a văzut că Richard, dintr-un motiv pe care nu l-a explicat niciodată. dusese capetele desfăcute ale troţei de cârmă în spălător şi legase într-un nod mare de capătul interior al parâmei de siguranţă. Toată această încâlcire crease o situaţie disperată, în plus echea fusese legată cu nădejde. Era ca şi cum ai conduce un automobil cu volanul blocat şi exista riscul serios ca verga velei mari să fie răsucită înapoi şi să plesnească, ba chiar să se rupă şi catargul. Urletul lui Abdullah, manifestare a unei înflăcărări rapide a celor cu

sânge arab – aceasta fiind singura dată din întreaga călătorie când şi-a arătat mânia – a dezlănţuit un adevărat tunet de picioare alergând când toţi oamenii au dat fuga să desfacă încurcătura, să moleze velele, să scoată nava din pericol şi să salveze situaţia.

În mijlocul acestei zarve se puteau auzi mici scâncete venind de la Richard, care semigol se ivi din spălător alarmat şi se lăsă din nou în jos, asemenea unui pui jumulit pe jumătate.

— Ce am făcut rău? O să se cufunde nava? O, îmi pare rău. Îmi pare cu adevărat rău.

Băieţii din Oman l-au iertat. După ce au aranjat totul, s-au dus la el şi, luându-l în râs cu un aer serios, i-au cântat: „Oh, Reechard" şi au mişcat capetele cu tristeţe. Ştiau prea bine că nu aveau să facă niciodată un marinar din el.

Singura noastră compensaţie pentru condiţiile mizerabile de sub punte era că tovarăşii noştri de călătorie se simţeau încă şi mai nemulţumiţi decât noi şi aşteptam de mult timp să-i vedem regretând că au pornit la drum cu noi. Aceştia erau o colecţie pestriţă de vietăţi care se

Urau. se agăţau, se strecurau repede, bâzâiau şi furau mân – care, care s-au adunat la bord pe furiş în toate escalele lui *Suhar*. Puteam să urmărim înaintarea noastră după nou-veniţii pe navă. Au fost de la bun început o serie de gândaci care au ajuns la bord chiar în Mascat, probabil în cutiile de alimente şi au adus cu ei prietenii lor de călătorie, greierii Urători. Aceştia au fost completaţi la Beypore cu un nou val de gândaci. plus un roi de musculiţe de fructe care. fidele reputaţiei lor. s-au înmulţit foarte repede şi după patru sau cinci zile de la plecare dintr-un port eram invadaţi de nori şi nori de asemenea musculiţe zănatece. care ne intrau în nări sau se înecau singure în fes tul de ceai din cănile noastre. Dar când am terminat fructele am scăpat de musculiţe. Ne place să credem că au murit în mod jalnic de foame.

Nu am avut însă acelaşi noroc cu gândacii. Aceştia s-

au înmulţit şi s-au înmulţit şi iarăşi s-au înmulţit; mişunau peste tot. În mâncare, prin colţurile întunecoase, în santină. Nu exista nicio posibilitate să scăpăm ele asemenea vietăţi. Am încercat tot felul de capcane şi substanţe chimice de pulverizat, daitotul a fost zadarnic Noaptea îi simţeam umblându-ne pe feţe şi dacă aprindeai o lanternă repede în întuneric, în mod invariabil zăreai un gândac croindu-şi drum pe traversele punţii sau pe lângă pereţii de compartimentare. Devenisem experţi în comportamentul acestor insecte. După o bună pulverizare cu insecticid generaţia adultă în cea mai mare parte murea, dar observam cum era imediat înlocuită de o nouă generaţie, născută din ouă dosite prin locuri tainice. Învăţasem deosebirea între gândacii din santină. care aveau o culoare strălucitoare, un roz portocaliu, pentru că trăiau în întuneric şi cei sănătoşi, de culoarea lemnului de mahon, care îşi făceau plimbarea pe punte, la soare. În privinţa acestora din urmă. am descoperit, spre marea noastră scârbă, că un gândac de punte, gras şi frumos nu putea fi distins în întuneric, ca formă şi culoare, de o curmală zemoasă.

În Sri Lanka, gândacilor li s-au adăugat noi forte, o primă generaţie de şoareci, care s-au înscris la concursul de înmulţire şi foarte curând au dat năvală prin cutiile cu alimente. În fine, în Sumatra nava a primit la bord şobolani, dar aceştia, în comparaţie cu ceilalţi, s-au. dovedit a fi călători discreţi. Stăteau între ei şi îi vedeam foarte rar, de obicei noaptea, când treceau foarte repede de-a lungul copastiei pe care o foloseau ca pistă de alergare. Gândacii ne făceau într-adevăr silă, aşa că am observat cu oarecare bucurie că nici lor nu le plăcea umezeala şi nici ruliul navei în Marea de Sud a Chinei. Când *Sohar* s-a aplecat mai mult şi apa a început să se infiltreze în cocă, am fost încântaţi să-i vedem alergând cuprinşi de panică, căutând să treacă dincolo de reperul de maree înaltă, căci era evident că nu puteau suferi să li se ude picioarele. Dar cel mai bine a fost când *Suhar* şi-a

schimbat direcţia de mers, iar coca s-a aplecat în sens opus, astfel încât apa clin santină s-a revărsat în cealaltă parte adăpostită de vânt, atunci toţi gândacii din santină, care trăiseră acolo confortabil, au fost obligaţi să se mute. Sus pe o latură a cocii, de-a curmezişul unei traverse a punţii şi abordajului de lemn, se perindau şiruri de gândaci nemulţumiţi. Terry, când stătea întins în cuşeta lui, mai dădea gata ci ţi va. Dar bineînţeles erau alţii şi alţii care îşi făceau apariţia, iar mai multe ouă gata clocite aşteptau să dea la iveală o nouă generaţie. Era lotuşi plăcut să ştii că gândacii nu aveau parte de o croazieră confortabilă.

La 23 iunie am reuşit să străbatem pasajul dintre Insulele Paracel şi Bancul Macclesfield care separă Vietnamul de China. La bord era acum o atmosferă de mare fericire.

Mai aveam de parcurs numai 300 mile pentru a ajunge la gura râului Pearl şi *Sohar* înainta, urmată de un muson de sud-vest. Se părea că vom putea scăpa de taifunuri. La radio se anunţau furtuni tropicale, dar undeva departe de itinerarul nostru. În timp ce *Sohar* despica apele înaintând cu repeziciune, deviind din când în când purtată de câte un val sau angajându-se într-un slalom elegant pe valuri, din partea omanilor se auzeau strigăte.: „Hai *Sohar*! Hai *Sohar*!”. Bătând din palme şi cântând, ei se pregăteau, repetând cântece, pentru sosirea în China. Refrenul unuia dintre acestea era: „Bun găsit tinerilor din China, am venit să vă aducem salutul nostru iar altul: „Aceasta este nava sultanului şi noi suntem pe ea şi cântăm acest cântec pentru voi”. Eid conducea, dând tonul cu o voce răguşită, Junah cânta cu un glas subţirel refrenul, iar uneori toţi opt săreau în picioare şi, lovind cu tălpile în punte, băteau ritmul, cântau şi dansau acompaniindu-se cu tobele.

Ziua următoare a adus un foarte frumos revărsat de zori trandafiriu, o briză uşoară şi priveliştea binevenită a altor vase. O pereche de nave containere a trecut pe lângă noi, îndreptându-se probabil spre Hong Kong. Pe măsură

ce soarele se înălţa tot mai sus. briza a pălit şi *Sohar* abia se mai târa când, puţin după miezul zilei, am reperat un vas.de un tip cu totul diferit, care venea spre noi direct dinspre pupa. Era o mică şalupă cu motor, o apariţie oricum suspectă, căci ne aflam departe de orice zonă de pescuit costieră; şi uitându-ne cu binoclul, am putut vedea că la bord nu erau decât bărbaţi. Mi-am adus aminte de avertismentele sumbre primite de la autorităţile portuare din Singapore. Ne spuseseră că la mai puţin de 50 mile de portul lor operează piraţii, atacând petrolierele când încetinesc viteza pentru a trece prin pasele de navigaţie înguste, venind lângă acestea în şalupe rapide, suindu-se la bord şi jefuind echipajele. Mai departe înspre nord, se aprecia că ar exista vreo 15.000 de piraţi în Marea Chinei de Sud, în special pescari care s-au dedat jafului ajungând să-şi ucidă victimele, cunoscuţi sub numele de „Oamenii bărcii”. Acum aceşti piraţi atacau iahturi sau oricare altă ambarcaţie mică ce putea fi luată prin surprindere.

Fără a avea motor şi fiind deci la bunul plac al unor atacuri motorizate, *Sohar* era o pradă uşoară. I-am cerut de aceea lui Peter Dobbs să pregătească apărarea. Pe lângă cele trei puşti Kalaşnikov pe care le procurase de la arsenalul din Mascat, mai aveam trei pistoale Browning, muniţiile necesare şi două cutii de grenade cu gaz lacrimogen. Sperasem că această colecţie ucigătoare nu va fi niciodată folosită dar, pentru orice eventualitate, din momentul când am ridicat ancora la Mascat, făcusem regulat exerciţii de tragere. În conformitate cu instrucţiunile pline de grijă ale lui Peter, am curăţat şi am uns armele, le-am desfăcut şi asamblat şi am folosit ca obiective o serie de lădiţe de portocale şi alte obiecte aruncate în siajul nostru. Observându-l pe Musalam cum mânuia arma sa, cu privirea încruntată, fioroasă, cu pieptul păros, cu turbanul său şi cu mustaţa în furculiţă, m-am gândit că arăta mai pirat decât oricare pirat autentic.

Vizitatorii noştri din barca cu motor care se apropia

trebuie să fi gândit la fel; ei nu erau piraţi, ci victime potenţiale ale acestora. Apropiindu-se de *Sohar*, luaseră măsuri de precauţie şi îşi ascunseseră femeile jos, sub punte. În clipa următoare, o barcă de cauciuc a ţâşnit cu viteză mare din spatele lui *Sohar* pentru a-i intercepta înainte să se apropie prea mult. În barca de cauciuc erau Peter Dobbs şi Tim Readman, bărboşi, înarmaţi până în dinţi, având dispoziţie să oprească şi să percheziţioneze mica barcă, pentru a se convinge că nu exista nimic ascuns.

Au găsit la bord şapte bărbaţi, patru femei şi şapte copii, dintre care unii în scutece. Toate cele 18 suflete erau înghesuite într-o ambarcaţie mică de 7, 50 3, 80 m, cu un spaţiu sub punte, în afară de comparfimentul maşinii, având abia vreo 70 cm înălţime. Se aflau pe mare de opt zile. Erau llăminzi şi foarte însetaţi, căci deşi avuseseră apă de băut în cinci canistre din plastic, acestea fuseseră folosite mai înainte pentru motorină şi apa era viciată. Ca să poată bea sugeau apa cu un tub din plastic subţire, chiar şi copiii mici. Printr-o şansă nemaipomenită au văzut pe *Snhar* cum luneca pe valuri şi s-au apropiat de această ciudată apariţie, o corabie medievală cu pânze în Marea Chinei de Sud, pentru a cere ajutor.

Eram în măsură să-i ajutăm foarte mult. Nick. doctorul nostru, s-a dus la bord. Ne-a spus apoi că refugiaţii erau într-o stare fizică bună. deşi unii dintre copii sufereau de insolaţie şi unul din cei mici avea un picior bolnav, probabil un caz recent de poliomielită. Toţi refugiaţii riscau foarte mult să sufere de o serioasă expunere la soai e, căci nu aveau decât hainele de pe ei şi acestea erau pe punctul de a se zdrenţui. Nu puteau să se ferească de soare, ducându-se sub punte, pentru că acolo nu era spaţiu suficient pentru toţi. Nick a tratat arsurile de soare ale copiilor, a sterilizat noua provizie de apă trimisă de pe *Snhar* pentru a înlocui apa poluată, a pregătit un amestec de sare cu zahăr pentru copii în cazul în care ar fi făcut o enterită şi le-a dat o trusă de prim ajutor pentru

restul călătoriei. Din fericire, una dintre femei, care a apărut din ascunzătoarea de sub punte, ştia destul de bine englezeşte ca Nick să-i poată explica cum să utilizeze trusa de prim ajutor.

În acelaşi timp. organizasem un serviciu cu barca de cauciuc, un du-te-vino, pentru a transporta conserve, un sac mare de curmale din Oman, glucoza, o pungă respectabilă cu orez şi un sul de pânză groasă cu ace şi aţă pentru ca oamenii să-şi poată instala o prelată ca să se apere de soare. Le-am trimis şi săpun, căci erau murdari de la gătitul cu mangal, care era împrăştiat pe toată puntea. Rezerva lor de mangal se terminase aproape şi *Sohar* era probabil singura navă în aceste ape care a fost în măsură să le-o completeze. Tim Readman le-a controlat motorul şi coca şi a declarat că amândouă par a fi în condiţii excelente şi au combustibil suficient ca să ajungă la destinaţie, în Taiwan. Problema principală a refugiaţilor era faptul că se rătăciseră pe ape. Li se stricase busola şi nu aveau nici hărţi. Le-am schiţat itinerarul, însemnând calea pe care trebuiau să o urmeze. Compasul lor s-a dovedit a fi un bun salvat de la o navă americană. Roza compasului era aşezată într-un bidon de ulei din plastic, care fusese tăiat, fiind pe jumătate plin cu mele plină. Aceasta cursese în afară, iar roza era lipită, aşa că se putea uşor umple recipientul cu ulei şi controla dacă acest compas improvizat era corect. Ceea ce într-adevăr le lipsea era faptul că niciunul din ei nu avea cunoştinţe de navigaţie. Comandantul lor, un tânăr de 21 ani, avea doar vagi noţiuni de conducere a şalupei, dar cu ajutorul fetei interpret se părea că înţelesese în ce direcţie să guverneze ambarcaţia şi câte zile mai aveau de călătorit.

„Mulţumim! Mulţumim!” devenise expresia principală din vocabularul lor, în timp ce *Sohar* trimitea atâtea provizii câte puteau încăpea în mica barcă din cauciuc. Femeile şi copiii înfulecau cu poftă hrana trimisă, cu exclamaţii de apreciere. Aveam multe provizii suplimentare şi am fost încântaţi să-i ajutăm. Când cineva

a deschis o pungă de curmale a urmat un nou val de uimire. „Mulţumim!” Ochii lor străluceau. După socotelile noastre le dădusem curmale ca să le ajungă două luni. Un ultim gest al celor de pe *Sohar* a fost să-i înzestreze cu nişte haine clin rezerva noastră. Un bărbat nu avea pe el decât o pelerină neagră de ploaie, plină de grăsime. „Mulţumim!” au strigat din nou, ridicându-se în picioare şi făcândurie semne de rămas bun.

„Noroc!” le-am răspuns noi şi „Nu uitaţi Omanul!” a strigat Khamees Marină, în timp ce şalupa lor se îndepărta. Aveau încă şase zile de drum şi toate şansele să acosteze cu bine la destinaţia lor.

XIII

CHINA

La ora 8 dimineaţa, în ziua de 28 iunie, am văzut profilându-se pământul Chinei. Drept în prova se întindea un creştet bine definit, cenuşiu. Unii dintre noi au strigat „Ura!” iar oamenii au început să vorbească foarte agitaţi. Eid a venit în fugă pe punte să-mi dea una în spate. Fiecare stătea în picioare încercând să pătrundă cu privirea zările pentru a întrezări uscatul.

— Mi s-a părut că am văzut ceva pe la şapte dimineaţă, a declarat Khamees Poliţie, dar nimeni nu m-a crezut.

Khamees avea privirea cea mai ageră dintre toţi cei de la bord, aşa că probabil a avut dreptate şi era foarte posibil ca premiul pentru prima observare a prezenţei ţărmului chinez să-i revină veselului caporal al poliţiei marinei din Sur. Acum nu mai încăpea nicio îndoială în privinţa acostării noastre. Un con regulat de munţi se ridica la orizont, prezenţă indiscutabilă a Chinei şi a destinaţiei noastre după şapte luni de călătorie de când părăsisem Mascatul. „Ooeeeah! Ooeeeah!”, au început «manii să intoneze un cântec de bucurie, vocile lor suind şi coborând. Un sentiment de excitaţie, de mare tensiune cuprinsese întregul echipaj. Reuşisem. Navigasem cu *Sohar* până în China. Se auzeau sunetele tobelor, bum,

bum, bum! Pretutindeni chipuri surâzătoare, mâini care aplaudau şi picioare care băteau un dans detunătot* al victoriei. „Ooeeeah! Ooeeeah!”

Unele acostări, după îndelungatele eforturi şi anticipaţii ale unei călătorii prelungite, sunt dezamăgitoare, dar sosirea lui *Sohar* în China a fost ceva minunat, o combinaţie impetuoasă de exuberanţă şi plăcere vădită, căci aşteptam cu nerăbdare să vizităm o ţară la care pentru a ajunge am navigat aproape 6.000 mile. Mă întrebam în sinea* mea câte flote şi nave văzuseră proiectându-se în zori acel creştet cenuşiu, când îşi tăiau calea spre nord, purtate de muson, cercetând cu stăruinţă orizontul pentru a zări în depărtare China. De-a lungul secolelor au fost corăbii de comerţ chinezeşti întorcându-se din Asia de Sud-Est, nave comerciale indiene, escadre de caravele portugheze, clipere rapide care transportau ceai şi convoaie de nave ale Companiei olandeze şi engleze din India de Est. Pentru toate acestea, acel munte, Taiwan Shan, era farul de la gura râului Pearl, poarta de sud a Chinei. În sus pe acel râu se află cel mai mare antrepozit sudic, Canton. Poate că autorul celei de a şaptea aventuri a lui Sindbad Marinarul a avut o noţiune palidă a Chinei, întinzându-se la capătul cel mai îndepărtat al cunoştinţelor sale, căci el a scris că în a şaptea sa călătorie, după un naufragiu pe cea mai periculoasă dintre toate mările, Sindbad a găsit aici un popor atât de ciudat, încât părea că depăşeşte orice închipuire. Bărbaţii luau forma unor păsări o zi pe lună şi zburau în înaltul cerului. Convingând pe unul din aceştia să-l ia pe spate, Sindbad s-a înălţat în văzduh, într-un zbor ameţitor, până când a izbutit să strige pe Allah şi atunci vraja s-a risipit şi a fost adus brusc înapoi pe pământ.

Oamenii-pasăre din insulele mistice ale Estului pot fi întâlniţi în cărţile arabe de minuni; ei sunt făpturi asemănătoare harpiilor cu pene strălucitoare şi feţe care te vrăjesc. Este posibil ca această noţiune a oamenilor-pasăre să fi aruncat un văl peste relatările timpurii privind

primele călătorii comerciale în China şi să fi dus la crearea ţării ciudate unde s-a petrecut cea de-a şaptea aventură a lui Sindbad. Povestea spune că Sindbad s-a îmbogăţit acolo vânzând buşteni de lemn de aloe, şi într-adevăr, neguţătorii chinezi din Canton plăteau preţuri imense pentru lemnul de aloe importat din străinătate. Primul arab care a ajuns în China a fost un Oman, Abu Ubayda, care pe la mijlocul secolului al VIII-lea făcea comerţ cu Orientul pentru lemn de aloe. Desigur că geografii şi negustorii arabi ştiau o mulţime despre comerţul cu China. Pentru ei această ţară era singurul regat care putea fi comparat ca întindere, măreţie, ordine socială şi putere cu India şi cu toţi prinţii ei. Pentru arabi geografia Chinei începea acolo unde se termina India şi se întindea către marginile cele mai îndepărtate ale lumii cunoscute, spre o ţară misterioasă, poate Coreea, al cărei popor trimitea daruri împăratului Chinei şi fără de care localnicii credeau că nu va mai cădea ploaia.

La Canton, aşa după cum ştiau negustorii şi navigatorii arabi, comerţul maritim era foarte bine organizat. Un funcţionar chinez al portului se ocupa în mod special de mărfurile lor. Transportul era descărcat, inventariat de către funcţionari chinezi şi depus în depozitele guvernului. Aici rămânea în garanţie, încuiat sub cheie şi nu se umbla la el până când ultimul vas străin nu sosea în port şi anotimpul de navigaţie nu era declarat ca încheiat. Numai atunci se deschideau depozitele guvernului, şi în felul acesta autorităţile chineze preîntâmpinau fluctuaţiile preţurilor pe piaţă în funcţie de sosirea vaselor. Statul prelua şi plătea cu generozitate o zecime din toate bunurile importate şi ceea ce rămânea era vândut pe piaţa liberă.

Cu un mileniu mai târziu, navigând spre gura râului, speram că aceeaşi primire eficientă avea să ne aştepte şi pe noi. Ambasadorul Chinei şi un funcţionar guvernamental chinez au asistat la ceremonia plecării noastre de la Mascat, iar *Sohar* fusese invitată oficial de

către guvernul Republicii Populare Chineze. Toate acestea păreau că au avut loc într-un timp foarte îndepărtat şi nu mai stabilisem de atunci niciun contact între navă şi autorităţile chineze.

Treptat, uscatul se preciza în faţa noastră, separându-se într-un lanţ de insule stâncoase. Stânci de un cafeniu deschis acoperite cu o vegetaţie bogată de salvie verde se întindeau până la nord-vest. Mai departe. În dreapta noastră, puteam vedea cele două vârfuri gemene pe drept cuvânt numite Urechile Măgarilor. Drumul nostru trasat pe hartă urma să treacă prin intrarea ce purta măreţul nume de Marele Canal de Vest. Gura râului era atât de largă încât nu prea ştiai pe unde să conduci nava. În afară de Taiwan Shan şi de Urechile Măgarilor nu exista niciun reper costier, niciun oraş. niciun far, absolut nimic ce ar fi putut fi identificat. Imensul estuar părea pustiu. Mai departe de coastă câteva bărci pescăreşti se legănau pe valuri, păstrând cu precauţie o anumită distanţă şi ignorându-ne. Trăgeau după ele, legate la capătul unor tangoane, undiţe lungi. De pe râu şi-a făcut apariţia un cargobot solitar abia vizibil şi s-a îndreptat spre nord. Altfel, nu era niciun semn de vreo activitate. Numai dealurile de pe insule păreau că ne urmăresc sosirea, uşor bântuite de vânturi şi misterioase. Şi poate pentru a marca şi mai mult atmosfera ciudată ce părea în afara timpului, am zărit un singur sat pescăresc cu case ce ai fi zis că se năruie, într-un golfuleţ sub Taiwan Shan, care ar fi putut fi acolo de o sută sau de o mie de ani. Ne-am uitat cu binoclul, dar nu am văzut nicio mişcare printre casele joase. Nu existau nici oameni, nici bărci, nici câini. Pe vârful Taiwan Shan se afla o instalaţie radar care părea că ne urmăreşte asemenea unui ochi solitar, ameninţător.

Sohar şi-a urmat drumul. Nava aluneca printre insule, iar apa avea culoarea caramelei. Printr-un fel de joc al luminii, peisajul luase un aer specific chinezesc. Norii de la sfârşitul după-mesei căpătaseră o tentă de un roz auriu. Nori mai negri, aducători de ploi mai repezi, apăreau la

orizont scăldaţi în cerneală, iar dealurile îndepărtate se rânduiau unul în spatele altuia în contururi care evocau tradiţionalul peisaj chinez în pictură, chiar şi fără ambarcaţiile chinezeşti specifice în formă de cutie, joncile, în prim plan, pentru o mai bună identificare a scenei. Uitându-mă pe hartă, am ales un loc de ancorare la gura fiului, unde urma să petrecem noaptea. Locul era adăpostit contra vântului din sud, fiind situat chiar în spatele insulei San-chiao Shan, şi mă întrebam în sinea mea când o fi trecut pe acolo ultima oară o navă arabă. Cu 400 ani în urmă? Sau mai mult? După cronicile arabe, comerţul în China a fost aproape complet distrus în anul 950 al erei noastre, când o armată chineză a devastat Canton-ul, a. ucis negustorii străini şi le-a ars casele. Dar negustorii arabi trebuie să se fi reîntors pentru a înnoda din nou legăturile, căutând cu precauţie vechi contacte comerciale şi reluând comerţul cu China. De-a lungul a şase secole, porţelanul chinezesc era trimis în Oman, probabil pe calea mării şi poate chiar la bordul unor corăbii omane. Istoria comerţului este atât de adânc împletită într-o ţesătură încurcată de antrepozite, schimburi de bunuri, naţiuni ti vale de negustori şi revendicări contradictorii, încât arheologia modernă abia începe să umple lipsa unor documente scrise demne de încredere. Sigur era că *Sohar* pătrundea pe „Marele Râu”, aşa cum arabii numeau râul l-Varl. celebrând o legătură între China şi Oman care data de cel puţin o mie de ani. Când *Sohar* înainta peste vârtejul format de maree, la marginea insulei stâncoase, era un moment simbolic atât pentru navă, cât şi pentru echipaj şi speram în sinea mea că sosirea noastră neobservată ar fi făcut cinste primilor căpitani arabi care au reuşit să ajungă cu succes în China.

Am intrat în micul ancoraj doar cu velele ridicate, o încercare îndrăzneaţă la care nu am fi visat când am plecat din Mascat ca un echipaj neexperimentat. Acum, cu Saleh la cârmă, *Sohar* îşi tăia drum cu prova în golfuleţul înconjurat de un amfiteatru de dealuri joase. O mică joncă

pescărească era ancorată pentru noapte în fundul golfului; nu se vedea nimeni la bord. Echipa de ancoră de pe *Sohar* a. plecat în faţă să pregătească ancora principală, unul din marinari stătea lângă şcota velei mari gata pentru a-i da drumul, iar restul echipajului aştepta cu strângătoarele de velă.

— Strângeţi vela!

Marea velă se ridică, desfăşurându-se în falduri la vergi. Bătea încă destul vânt pe pânză şi vergi pentru ca nava să se poată mişca uşurel. S-a îndreptat înainte spre pupa joncii.

— Pregătiţi-vă de ancorare! Fundarisiţi ancora!

Cu un zgomot de lanţuri, ancora lui *Sohar* s-a implântat adânc în nămolul chinezesc. Oamenii au făcut o pauză de zece minute pentru rugăciunea de seară şi apoi am coborât verga mare cu un scârţâit şi scrâşnet final de frecare a lemnului pe lemn, verga s-a lăsat uşurel în jos asemenea unui călător obosit la sfârşitul unei călătorii aşezându-se într-un fotoliu care trosneşte. Când ultimele lumini ale înserării au pălit, a venit în golf o altă joncă chinezească. Se părea că era un loc bun pentru a petrece noaptea. Am aprins două lumini de ancoraj şi le-am atârnat la pupa şi la bompres, ca să ţină tovărăşie luminilor joncilor chinezeşti. Pescarii nu ne-au dat nicio atenţie. Nu s-au uitat, nu au făcut niciun semn, nici măcar nu au reacţionat în faţa ciudatei ambarcaţii arabe *dhow* venită acolo în adăpostul lor. *Sohar* s-a fixat în linişte în locul ei de ancorare, fără agitaţie şi zarvă. S-a balansat în adierea vântului, legată cu lanţul ei, până când bompresul s-a îndreptat spre Crucea Sudului, apoi a rămas liniştită, ca o pasăre uriaşă aşezându-se pe o creangă după o lungă, lungă migraţie.

Zorile au adus un cer încărcat de ploaie ce arunca răpăieli torenţiale periodice care au udat complet puntea. Echipajul, relaxându-se după traversarea finală, s-a sculat târziu, aşa că abia pe la amiază am ridicat ancora şi am pornit în căutarea oficialităţilor chineze. Gura râului

continua să fie pustie şi întreaga scenă era învăluită într-o atmosferă curioasă, ireală. Insuliţele arătau din ce în ce mai mult asemenea unor schiţe din desenele chinezeşti. Siluetele lor bine conturate, cu tufe rare, se profilau pe orizontul cenuşiu. Era întocmai ca şi cum am fi navigat prin paginile unei cărţi cu picturi chinezeşti. Ne-am aşteptat să fim interceptaţi de vreo vedetă de gardă sau o şalupă de control vamal ori vreo pilotină, dar nu se vedea absolut nimic, numai joncile pescarilor care ne ignorau total. Pătrunsesem bine în apele chineze, vreo zece mile în interiorul estuarului râului Pearl dar, ţinând seama de reacţia pe care o produsesem, puteam tot atât de bine să fim şi la o sută de mile în largul mării.

La vremea prânzului am ancorat la o distanţă de vreo 90 m de o insulă care avea un fel de instalaţii militare şi am văzut soldaţi în uniforme de un verde cenuşiu care ne-au observat şi au luat-o la fugă înapoi pe creasta dealului. Apoi a apărut sergentul, care s-a holbat la noi apoi a făcut şi el în fugă cale întoarsă. În cele din urmă, de-a lungul potecii au apărut în grabă doi ofiţeri în cămăşi şi s-au uitat la noi câtva timp cu binoclul. Dar nu au luat nicio măsură. Aşa că am ridicat ancora din nou, de data asta pornind spre insula La-sa-wei care, judecând după hartă, era un loc unde probabil exista o staţie de pilotaj.

În drum ne-am descotorosit de arme. După cum fusesem instruiţi de forţele armate ale sultanului am scăpat de ele în aşa fel încât să nu poată fi niciodată găsite. Am desfăcut puştile Kalaşnikov şi le-am aruncat bucăţică cu bucăţică în apa opacă a râului Pearl. Am azvârlit peste bord canistrele cu gaz lacrimogen, mulţumiţi că nu a fost niciodată necesar să folosim armamentul navei. Nici nu aruncasem bine în apă ultima armă, că am şi văzut o canonieră îndreptându-se spre noi cu mare viteză. *Sohar* îşi tăia cu greu drum pe o mare bântuită de vânt, cu valuri scurte şi abrupte, iar canoniera făcea ca balansul să fie şi mai puternic. Avea un tangaj şi ruliu oribile, iar uneori coca se înclina într-un unghi alarmant. Era o

ambarcaţie cu o cocă înaltă, îngustă, asemenea unui torpilor din primul război mondial. Pe punte se îngrămădeau soldaţi care priveau uimiţi la ciudata apariţie a unei nave arabe cu pânze. Am ridicat în semn de politeţe un pavilion chinezesc şi am încercat să stabilim un contact prin radio, în timp ce canoniera se învârtea cu viteză în jurul nostru, în cercuri strânse spectaculoase, iar ofiţerii ei ne inspectau. Informase cineva autorităţile chinezeşti că soseam sau eram pe punctul de a produce vreo încurcătură diplomatică? Nu am primit niciun răspuns la apelurile noastre prin radio. Apoi canoniera chinezească a început să semnalizeze cu o lampă. Toată lumea a alergat după creion şi hârtie, iar Musalam, care era semnalizator în marina sultanului, încerca să pronunţe literele. Dar nu păreau să aibă vreun înţeles. Ce limbă se folosea? Era transmis mesajul în codul internaţional? O lampă modernă de semnalizat nu face parte din echipamentul unei corăbii medievale cu pânze. Aşa că ne-am descurcat cu o bucată de carton pe care am aşezat-o deasupra becului celei mai bune lanterne a noastre şi am transmis un mesaj înapoi: „Vă rugăm repetaţi 4. S-au succedat câteva lumini din partea chinezilor, dar tot nu puteam înţelege ce se dorea de la noi. Am gesticulat, arătând că eram uimiţi. Canoniera a continuat să se învârtească în jurul nostru, ticsită cu marinari curioşi. Singurul lucru care ne rămânea de făcut era să ancorăm şi să aşteptăm. *Sohar* s-a apropiat de insula La-sa-wei, ancora a fost lăsată pentru a doua oară şi, după cât se părea, canoniera era acum satisfăcută, căci a pornit înapoi cu mare viteză, lăsând în urmă un siaj spectaculos.

Am petrecut o noapte foarte incomodă în ancorajui expus, dar în cele din urmă Tom a reuşit să stabilească un contact prin radio. Legătura noastră cu autorităţile chineze era indirectă. Mesajul nostru a fost recepţionat mai întâi de un radioamator din Hong Kong, care l-a transmis unui prieten de la Banca Hong Kong şi Shangai. Acest prieten i-a telefonat reprezentantului băncii din Canton, care la

rândul lui a luat legătura cu autorităţile din oraş, iar acestea au transmis un mesaj înapoi prin aceeaşi legătură complicată. Autorităţile din Canton ne aşteptau. Erau încântate că sosisem cu bine, totul era pregătit. Dar ne preveneau că va fi un taifun. *Sohar* trebuia să părăsească pe dată gura expusă a râului şi să vină în amonte, la un adăpost special contra taifunului. Autorităţile portuare din Canton aveau să trimită urgent un remorcher în jos pe râu să ne ajute.

Nu-mi venea să cred ce baftă avusesem. Prin faptul că am navigat cu atâta uşurinţă pe *Sohar* pe Marea Chinei de Sud, reuşisem să evităm unul din cele mai mari pericole. Ajunsesem pe râul Pearl. unde ne găseam în siguranţă cu mai puţin de 48 de ore înainte ca un mare taifun să lovească regiunea. Toate pânzele pe care le reparasem cu atâta strădanie, după grenurile arcuite, orele obositoare petrecute pentru a ridica verga mare ca să putem progresa cu câteva mile mai mult, toate eforturile depuse au meritat. În dimineaţa următoare, când cerul începuse să se întunece sub marginea exterioară a norilor, aşa cum se petrece în cazul taifunului, am văzut un remorcher chinezesc grăbindu-se spre noi. Radioul nostru s-a trezit la viaţă.

— Bine aţi venit! Sunt Liu din Ministerul Afacerilor Externe al Chinei, se auzi o voce din remorcher, într-o engleză impecabilă. Am venit de la Canton pentru a vă întâmpina.

— Bine v-am găsit! i-am răspuns şi eu în concordanţă cu situaţia momentului. Numele meu este Tim Severin şi echipajul meu şi cu mine am venit din Oman pentru a vă saluta.

Remorcherul avea ordin să o remorcheze pe *Sohar* pentru a o duce în siguranţă cât mai repede posibil, căci autorităţile din Canton erau foarte îngrijorate ca nava să nu fie avariată de taifun. După ce parcursese întreaga cale de la Oman nevătămată, autorităţile nu voiau ca nava să se scufunde acum, în apele lor. Aşa că echipajul

remorcherului din Canton ne-a aruncat o parâmă de manevră şi au început să ne remorcheze repede pe râu către vechiul port Whampoa unde, conform tradiţiei, navele străine trebuiau să aştepte până când primeau intrarea în Canton. Echipajul remorcherului era format din marinari veseli, prietenoşi, care îşi îndeplineau activitatea cu foarte multă degajare. În miez de noapte, la jumătatea drumului pe râu, pe când vântul sufla în rafale, iar ploaia torenţială ne uda până la piele, în timp ce marginea exterioară a taifunului ne ajunsese, oamenii de pe remorcher au hotărât să ne amareze şi să nu ne mai remorcheze, legând astfel pe *Sohar* lângă vasul lor. Manevra a constituit o scenă de harababură comică, în care marinarii chinezi au reuşit să se încurce şi să facă tot felul de greşeli. Se auzeau diferite urlete şi strigăte, oamenii alunecau pe puntea de oţel a remorcherului, căzând în mod caraghios, lăsau noduri nedesfăcute, parâme încurcate şi blocate. Şeful echipajului, un chinez foarte gras, a căzut peste bord cu un zgomot cutremurător şi, abia fiind în stare să înoate, a dat din mâini şi din picioare cu mişcări scurte şi repezi, aşa cum înoată un câine, întorcându-se la locul său sigur de pe navă, dar imediat a trebuit să sară din nou în apă pentru a-şi pescui sandalele care erau duse de valuri. Un minut mai târziu era înapoi la bord, alergând în sus şi în jos, cu şortul şi pălăria de paie pline de apă, strigând ordine şi dând din mâini. Butonul de control al vinciului de manevră de la bordul remorcherului era prost izolat, aşa încât curenta pe oricine îl atingea. Cu ploaia taifunului şi puntea de oţel sub picioarele ude, tehnica celor din Canton era să pună butonul în funcţiune cu grijă, folosind un băţ scurt de lemn, aşa că atunci când vinciul o pornea razna şi trebuia oprit în mare grabă, loviturile turbate date cu vârful lemnului în butonul de control deveneau o lecţie comică de scrimă. Şi cu fiecare mişcare nereuşită de a opri vinciul, băţul era trecut din mână în mână, ca o ştafetă. În cele din urmă parâma a fost întinsă atât de tare, încât era sigur că

va plesni şi întreg echipajul a luat-o la fugă spre un loc sigur, pitindu-se în spatele suprastructurii remorcherului, de-unde se uitau pe furiş ca nişte copii obraznici. Urmărind toate acestea şi încercând să nu râdem, a devenit dintr-odată evident că şi echipajul remorcherului era amuzat de această pantomimă tot atât de mult ca şi noi. Cineva de pe *Sohar* a început să chicotească şi într-o clipă chinezi, arabi şi europeni râdeau în hohote. Pe dată orice etichetă şi rezervă au fost îndepărtate. Khamees Poliţie a sărit pe puntea remorcherului, ducându-le în dar o tavă de curmale. Şeful echipajului de pe remorcher, comediantul principal, cu apa curgând şiroaie de pe el, s-a servit plin de eleganţă cu o curmală şi s-a aşezat din întâmplare pe o sobă fierbinte. Nori de abur au ţâşnit din îmbrăcămintea lui udă, când a sărit în sus cu un răcnet de durere şi rânjind cu gura până la urechi.

Autorităţile chinezeşti au reuşit să transforme vizita lui *Sohar* într-un adevărat succes. După şapte luni şi jumătate pe mare am fost copleşiţi de căldura primirii care ne aştepta. La Whampoa, pe chei, am fost salutaţi de demnitarii oraşului şi ai provinciei Canton, precum şi de ambasadorul Oman, care venise de la Beijing să ne întâmpine. Gazdele noastre chineze ne aranjaseră un program special. *Sohar* urma să rămână ancorată la Whampoa, în grija chinezilor, în timp ce echipajul avea să viziteze oraşul şi împrejurimile. Dacă doream să vedem ceva în mod special trebuia doar să cerem şi imediat se luau măsurile necesare pentru a ni se satisface dorinţa. Existau autocare, ghizi, interpreţi pentru engleză şi arabă, camere rezervate la hotel, orice am fi putut dori, şi nu trebuia să ne facem probleme în privinţa navei. Aceasta urm3 să fie păzită de poliţişti, iar căpitanul portului va avea grijă să asigure parâme suplimentare de legare la chei. În tot timpul vizitei noastre eram oaspeţi de onoare.

Amabilitatea a fost memorabilă. Musalam. Eid şi ceilalţi omani au fost expediaţi într-un tur de vizitare a oraşului şi a locurilor frumoase. Oceanologii au fost

conduşi la staţiile de cercetare piscicolă, crescătoriile de peşte şi la universităţi. Nick Holiis a avut norocul să asiste la o operaţie efectuată sub acupunctură în spitalul municipal. Ca inginer constructor, Tim Readman a vizitat şantierele de construcţii pentru a vedea cum construiesc chinezii clădirile lor. Cât despre mine, mi s-au arătat nave de canal ingenioase, de o construcţie tradiţională, folosite pentru transportul peştelui viu la hală. Cocile aveau găuri pentru a lăsa apa să curgă prin ele în interior, aşa încât ambarcaţiile deveneau bancuri de peşti mişcătoare. O după-masă deosebit de rodnică am petrecut-o la bordul unei jonci de tip Swatow acostată pe râu într-un adăpost contra taifunului. La o ceaşcă cât un degetar de ceai Swatow amărui, oamenii din echipaj mi-au explicat ce fel de comerţ făceau. Fără busolă, motor sau hartă, ei navigau cu nava lor de la un port la celălalt, intrând şi ieşind prin gurile râului, folosind curenţii mareei, efectuând vechiul comerţ costal al Chinei. Echipajul era format din opt până la zece oameni, având şi doi muşi care stăteau pe vas pentru un an de pregătire. Cu un vânt bun, jonca lor putea avea o viteză de 5 noduri, dar dacă vântul atingea forţa 7, exista riscul să se scufunde, aşa că întotdeauna alergau după un adăpost.

Nava era foarte bine menţinută şi, pentru că nervurile fuseseră tăiate din lemn de camfor, cala mirosea foarte plăcut. Era un contrast fericit cu santina cu gaz puturos a lui *Sohar*. *Huilai 108*, cum era numită, aparţinea echipei de producţie a întreprinderii de transport pe apă a comunei Huishui şi nava avea încă un aspect tradiţional. Era călăfătuită cu un amestec din ulei de lung[12], var, coji de orez şi nu avea motor, fiind purtată de pânze mari vopsite în roşu, iar scândurile erau bătute în cuie margine la margine după sistemul tradiţional chinezesc. În rândul celor din echipaj, fiul urma întotdeauna tatălui, preluând lucrul când părintele se pensiona, iar când am întrebat

12 Ulei obţinut din seminţele unui copac chinez (A. fordii) din jtenul Aleurites.

cum era guvernată nava şi dacă echipajul ajungea să ia hotărâri de comun acord în privinţa manevrării, am primit un răspuns foarte sec: „O, nu, căpitanul sau ofiţerul secund au autoritatea”.

În tot timpul vizitei, gazdele noastre erau în mod făţiş fascinate de misiunea lui *Sohar*. Faptul că nişte oameni au navigat aproape 6.000 mile pe o navă fără motor pentru a le vizita ţara constituia o noutate pentru ei. Gazdele noastre păreau flatate şi recunoscătoare. Se vedea că înţeleg eforturile care au fost necesare şi că echipajul lui *Sohar* îşi tăiase drum spre China cu puterea muşchilor, răbdare şi o evidentă aplicaţie pentru o asemenea activitate. Iată calităţi pe care chinezii le apreciau în mod deosebit şi în special le plăcea că succesul voiajului s-a datorat în cea mai mare măsură activităţii în echipă. Poate că perspectiva istorică adusă de *Sohar* părea mai greu de înţeles pentru gazdele noastre chineze. Ele erau atât de mândre de programele lor de modernizare, încât trebuie să li se fi părut uimitor să aibă vizitatori care în mod deliberat recreaseră o călătorie de comerţ veche de o mie de ani. Totuşi tiparele constante ale vieţii chinezeşti puteau fi uşor detectate. Ca şi în vremea lui Sindbad, Canton-ul era încă un important port comercial chinezesc. Miile de oameni de afaceri care participau la târgul comercial de la Canton reprezentau echivalentul modern al arabilor, indienilor şi persanilor care veneau pe aceste meleaguri cu un mileniu în urmă. În satele din jurul Canton-ului milioane şi milioane de viermi de mătase rodeau încă frunze de dud şi se ţesea mătasea care forma comerţul lumii medievale. Acum marinarii omani de pe *Sohar* cumpărau bucăţi de mătase strălucitoare pe care le duceau înapoi soţiilor şi familiilor lor din sultanat. În timpul unei vizite pe care am făcut-o într-o fabrică de porţelanuri chinezeşti am văzut pictându-se pe unele ceşti de cafea

Iruri de palmieri, acestea fiind destinate pieţii arabe, într-o zi, probabil că cioburi din aceste ceşcuţe vor adăuga

un alt strat la porţelanurile medievale chinezeşti pe care arheologii le excavează în lumea arabă.

La Universitatea din Canton, istoricii au avut amabilitatea să consulte pentru mine vechile cronici chinezeşti şi spre marea mea încântare au găsit o dare de seamă asupra unei nave cusute, văzută în port la Canton de o oficialitate chineză la sfârşitul secolului al VIII-lea… Nava lor comercială este fără cuie. Singurul material pe care-l folosesc pentru a împreună părţile navei este fibra de nucă de cocos…", scria oficialitatea chineză. Era o dovadă că nave cusute cu ajutorul fibrei de nucă de cocos puteau fi găsite acostate în porturile chinezeşti, când Harun Al Raşid era calif la Bagdad, iar în China domnea dinastia Tang.

Către sfârşitul dinastiei Tang, la finele secolului al IX-lea, se spune că trăiau în China vreo zece mii de străini şi este foarte probabil ca mulţi dintre ei să fi fost musulmani. Moscheea construită de ei se crede că ar fi aceeaşi unde populaţia musulmană de azi din Canton se duce să se roage în fiecare vineri. Pagoda Netedă, aşa cum o numesc chinezii, se află azi în centrul oraşului. Dar forma oraşului s-a schimbat, s-a recuperat pământ din apă, căci iniţial moscheea se afla la malul râului. Se zice că pe atunci turnul moscheei servea acolo drept far pentru navele comerciale care veneau în sus pe râu. Într-adevăr, moscheea are o formă foarte neobişnuită, pare a fi întocmai ca un far.

Moscheea Pagoda Netedă a fost evident un loc de pelerinaj pentru marinarii musulmani de pe *Sohar*. Ei s-au rugat în moschee şi au adus mulţumiri pentru succesul călătoriei noastre; chemarea la rugăciune a fost făcută de un chinez musulman bătrân care purta tichia de dantelă de rigoare. Azi au mai rămas în Canton 4 300 musulmani şi în fiecare vineri unii dintre ei se adună pentru a înălţa rugăciuni în moschee. Guvernul respectă obiceiurile musulmanilor şi moscheea se află sub protecţia statului; musulmanii au raţii speciale şi diferite înlesniri la

restaurante, aşa încât să-şi poată păstra regulile lor de alimentaţie, şi într-o ţară unde incinerarea este lege, musulmanii au privilegiul de a-şi îngropa morţii.

Mai exista încă o ceremonie finală care trebuia îndeplinită: salutul oficial al guvernului Chinei adus navei. Ceremonia era hotărâtă pentru data de 11 iulie. Cu o zi mai înainte Sayyid Faisal, Ministrul Patrimoniului Naţional şi al Culturii din Oman, a sosit în China într-un aparat strălucitor al aviaţiei sultanului. Cu el a venit din Oman o delegaţie formată din reprezentanţi ai armatei, marinei. Ministerului Apărării, Ministerului de Externe. De la Beijing s-au deplasat preşedintele Comisiei Culturale a Guvernului Chinei, vicepreşedintele său, şefii diferitelor departamente din Ministerul Afacerilor* Externe al Chinei şi o mulţime de demnitari. S-au adunat toţi pe chei în centrul Cantonului.

Între timp echipajul de pe *Sohar* fusese dus înapoi pe navă la Whampoa şi imediat după revărsarea zorilor un remorcher a sosit pentru a ne aduce în sus pe râu. Toate ambarcaţiile mici din jurul nostru erau împodobite cu steguleţe şi drapele. *Sohar* era pavoazat p. este tot. În vârful arborelui artimon fâlfâia pavilionul chinezesc, la catargul principal, la bompres şi la pupa fluturau trei imense drapele omane. Era foarte viu colorată nava noastră, deşi uşor uzată de călătorie. În timp ce înainta încet pe râul Pearl, o canonieră a marinei chinezeşti aştepta s-o escorteze.

Întregul echipaj al canonierei stătea în poziţie de drepţi de-a lungul copastiei, gata să salute, iar la saula de pavilioane era suspendat un semnalizator. A fost un moment stânjenitor, când dintr-odată mi-am dat seama că habar nu aveam cine trebuia mai întâi să coboare pavilionul, canoniera sau *Sohar*, dar când cele două nave au fost alături, am putut vedea o privire chinuită pe fata ofiţerului secund. Era un indiciu suficient. Evident că vizitatorul trebuia să înceapă onorurile. Eid, îmbrăcat în cea mai bună *clishdasha* a lui, cocoţat în mod riscant pe

cârma lui *Sohar*, a coborât pavilionul Oman. Canoniera a replicat, marinarii chinezi au salutat cu urale, apoi s-a auzit sunetul sirenei. *Sohar* a răspuns cu un zăngănit scurt al clopotului ei de bronz. Apoi am urcat mai departe pe râu pentru vedea comitetul de primire.

Priveliştea era impresionantă. Cheiul principal fusese eliberat. Un cargobot mare fusese trimis pe râu, iar acolo pe chei se înşiruiau elevi care mişcau pompoane mari galbene şi roşii în ritmul muzicii unei orchestre chineze. Pe măsură ce *Sohar* se apropia de chei. zgomotul devenea asurzitor. Orchestra ataca melodia cu toate instrumentele, copiii cântau şi petarde explodau. Am păşit pe uscat pentru a fi salutaţi de Sayyid Faisal şi oficialităţile chinezeşti şi am trecut de-a lungul şirului de şcolari precedaţi de dansatori.

Pe estradă s-au rostit cuvântări de buri venit şi mulţumire şi s-au făcut referinţe la întărirea relaţiilor prieteneşti existente de mult timp între Oman şi China. În cele din urmă a fost rândul meu să iau cuvântul în numele echipajului. Am vorbit despre ajutorul extraordinar atât de generos dat şi care a făcut cu putinţă Expediţia Sindbad, despre patronajul şi cooperarea care au dat navei noastre posibilitatea să străbată din nou cele şapte mări ale geografiei arabe, ca şi despre această ceremonie de primire atât de impresionantă. Am amintit de toţi oamenii şi momentele remarcabile ale expediţiei – elefanţii care trăgeau buştenii în pădurile din India, constructorii de nave trudind în căldura arzătoare din Sur, munca de curăţire a carenei navei la Beypore, lunga monotonie a calmului tropical, apoi momentul când am fost pe punctul de a eşua pe bancul de nisip din strâmţoarea Malacca, grenurile arcuite care ne-au lovit cu furie în Marea Chinei de Sud. Ştiam că în câteva zile *Sohar* avea să se întoarcă în jos pe râu, la Hong Kong şi de acolo va fi încărcată pe o navă şi expediată înapoi la Mascat, unde va deveni un monument al istoriei călătoriilor pe mare ale Omanului. A îndeplini-scopul pentru care nava a fost construită.

Echipajul se afla acolo, în faţa mea, şi am încercat un sentiment dureros de regret, la gândul că atunci eram pentru ultima oară toţi împreună ca o echipă. împlinisem ceea ce ne propusesem: am dat de urma poveştilor lui Sindbad, parcurgând aproape un sfert din drumul în jurul lumii – în India, Sri Lanka, Sumatra şi acum în China. Marea noastră aventură se încheia şi în curând aveam să ne împrăştiem pe la casele noastre.

În rândul din faţă stăteau oamenii arătând splendid cu turbanele lor colorate şi *dishdashaarile* sclipitoare. Cum reuşeau să-şi păstreze sacul lor marinăresc atât de curat, încât întotdeauna când coborau pe uscat erau îmbrăcaţi în veşminte superb călcate, nu voi putea înţelege niciodată.

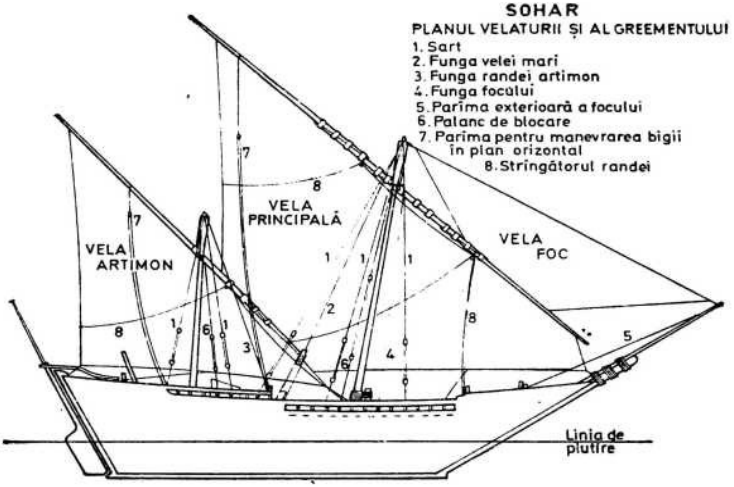
În spatele lor se aflau europenii cu bărbi mari, bronzaţi, arătând straşnic de viguroşi şi destoinici. Toţi împreună au format un echipaj minunat. În dreapta lor se vedeau tichiile de dantelă ale musulmanilor din Canton, invitaţi special pentru această ocazie. Urmau apoi şirurile de şcolari, o mulţime de spectatori, formaţia muzicală şi dansatorii.

Mai departe, dincolo de ei, se ridica arborada înclinată a lui *Sohar*. Era unică, nicio navă ca aceasta nu fusese văzută pe râul Pearl din marile zile ale călătoriilor pe ape ale arabilor. Distingeam flamura lungă de 6 m purpurie a Expediţiei Sindbad fluturând de pe saula de pavilioane. Coada-i bifurcată fâlfâia semeaţă, aşa că emblema aurie a păsării în zbor era perfect vizibilă. Şi mi-am amintit că am văzut ultima oară această flamură în culoarea aurului şi a purpurei, fluturând în bătaia vântului, când am ridicat ancora la Mascat. Şi în acelaşi moment mi-am dat seama că dacă echipajul meu şi cu mine ne găseam acum pe chei la Canton teferi şi dacă această călătorie fusese un succes, totul se datora unei singure nave – *Sohar*. Această navă a făcut ca expediţia noastră să fie o realitate. Acum călătoria ei, asemenea celor *Şapte Călătorii ale lui Sindbad*, avea să devină o altă poveste.

SOHAR

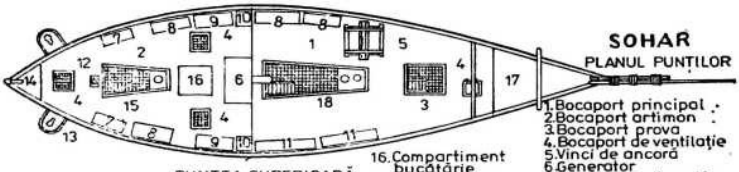
PLANUL VELATURII ȘI AL GREEMENTULUI

1. Sart
2. Funga velei mari
3. Funga randei artimon
4. Funga focului
5. Parîma exterioară a focului
6. Palanc de blocare
7. Parîma pentru manevrarea bigii în plan orizontal
8. Stringătorul randei



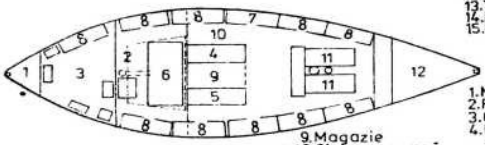
SOHAR

PLANUL PUNȚILOR



1. Bocaport principal
2. Bocaport artimon
3. Bocaport prova
4. Bocaport de ventilație
5. Vinci de ancoră
6. Generator
7. Depozit de alimente
8. Magazie
9. Ladită pentru mangal
10. Plută de salvare
11. Depozit de combustibil
12. Habitaclu
13. Toaletă
14. Dulăpior pupa
15. Puntea pupa
16. Compartiment bucătărie
17. Puntea teugii
18. Puntea principală

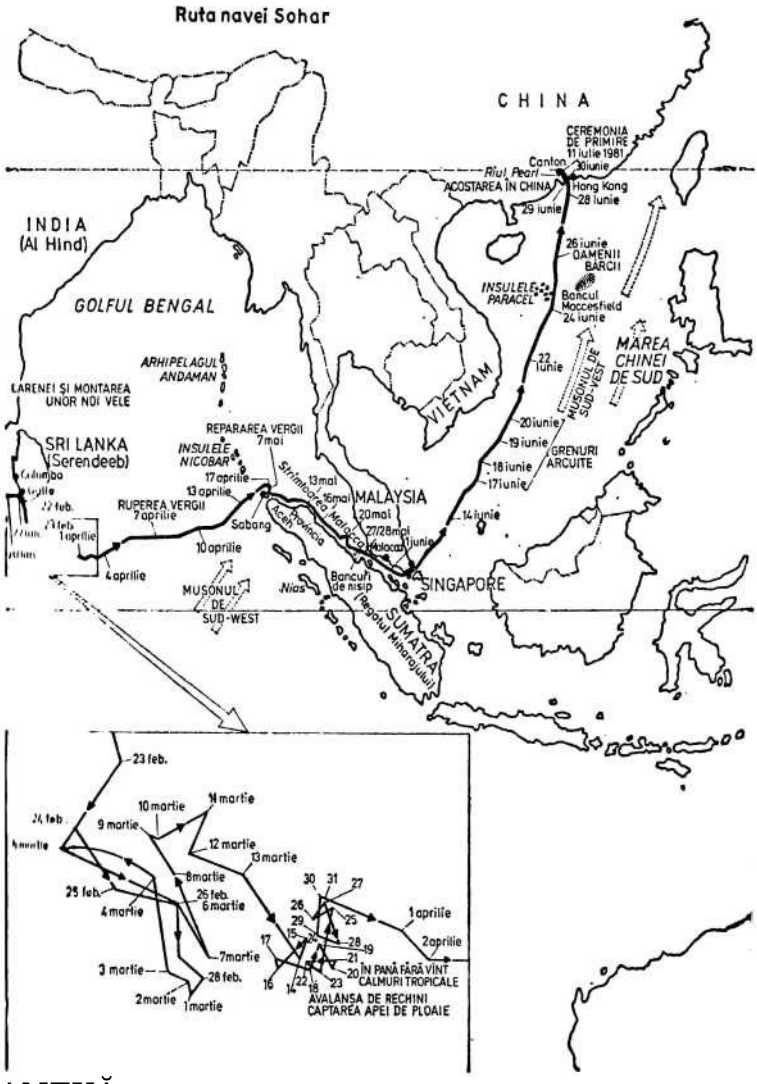
PUNTEA SUPERIOARĂ



PUNTEA INFERIOARĂ

1. Masă nautică
2. Pupitru radio
3. Cabina căpitanului
4. Magazie de material științific
5. Echipament de filmare
6. Depozit de alimente
7. Vele
8. Cușete
9. Magazie
10. Cisterne cu apă
11. Cisternă cu apa
12. Magazie de materiale de punte

IRAN
KUWAIT
Golful Arab
BAHRAIN
PAKISTAN
QATAR
Strimtoarea Ormuz
Coasta Batinah
Sohar
Suwaiq
Masca
UEA
Sur
Ras al Hadd
23 noiemb. 1980 PLECAREA
Tropicul Racului
26 noiemb.
ARABIA SAUDITĂ
OMAN
29 noiemb.
Bombay
1 dec.
Insulele Kuria Muria
MAREA ARABIEI
4 dec.
Mangalore
Cannanore
7 dec.
10 dec.
REPARAREA CÂRMEI
16 dec.
CURĂȚIREA
Cheltiat Agatti
19 dec.
21 dec.
11 Ian. 1981
MUSONUL DE NORD-EST
ARHIPELAGUL LACCADIVE
Minicoy
14 ian.
17 ian.
Capul Comorin
20 Ian
REPUBLICA MALDIVE
Ecuator
ZANZIBAR
ARHIPELAGUL CHAGOS
OCEANUL INDIAN
N



ANEXĂ

SOHAR

Dimensiuni

Aşa după cum a fost proiectată, *Sohar* avea o cocă cu o lungime nominală de 24 m, lăţime maximă de 6, 10 m şi o linie de plutire de 19 m. Pescajul proiectat era de 1, 30 m, cu o suprafaţă velică de 270 m^2, din care: vela foc 34 m^2, vela mare 150 m^2 şi vela artimon 75 m^2.

Construcţia

Lucrul a început cu aşezarea chilei navei, lungă de 15, 8X38 cm în secţiune. Apoi a urmat prova lungă de 11, 5 m, pupa de 5, 4 m. După aceea s-a dat forma necesară filelor de bordaj inferioare cusute la locul lor până la înălţimea celei de a cincea filă. Fiecare filă avea 20 – 30 cm lăţime şi între 5, 7 şi 7, 6 cm grosime, în funcţie de poziţia sa. Nu s-a folosit nicio tolă intercalată. Filele de bordaj au fost împărţite în mod normal în 4 sau 5 secţii, între 1, 5 – 4, 5 m lungime, îmbinate cap la cap prin caneluri. Suprafeţele dintre filele de bordaj erau plate, adică nu aveau nicio canelură, deşi la fiecare 45 cm s-a folosit un ştift. Totul a fost prins împreună prin cusături cu fibră de coajă de nucă de cocos, făcută dintr-o funie împletită în patru fire. împunsăturile erau la o distanţă de cca. 10 cm, plasate la 5 cm de marginile filelor de bordaj.

După a cincea filă de bordaj au fost montate cadrele transversale ale fundului interior, folosind din nou o funie în patru fire. Cadrele aveau o secţiune de 10 cm X 15 cm şi majoritatea erau coaste de lemn cu curbură naturală.

Bordajul continua până la a 12-a filă, unde au fost legate elemente de coastă asamblate. Acestea au fost plasate în intervalul de 60 cm dintre coastele de fund, fără a fi împreunate cu ele. Bordajul mergea mai departe până la nivelul punţii, după care au fost fixate elementele de osatură abordului de deasupra apei. Nici acestea nu au fost legate de elementele de coastă, fiind puse pe acelaşi plan ca şi coasta de fund. În cuvintele unui profan aceasta înseamnă că fiecare „coastă” a navei era de fapt formată din cinci piese independente care puteau să se mişte separat. Două grinzi transversale sprijineau de fiecare parte arborele mare înalt de aproximativ 18 metri, aplecat în faţă şi care a fost tăiat dintr-un singur trunchi de copac. Arborele artimon de 14 metri se ridica vertical. Planşele punţii erau groase de 5, 7 cm. Balastul, la început de 15 tone saci cu nisip, a fost redus mai târziu la 12 şi 1/2 tone.

Vele şi greement

Scripeţii, incluzând şi marea macara inferioară care ajungea până la pieptul unui bărbat înalt, au fost ciopliţi de mină din bucăţi de cherestea solide, cu roţi şi cuie de lemn. Datele tehnice ale greementului erau foarte precise, variind de la o parâmă cu o circumferinţă de 20 cm pentru lunga velei mari, la o parâmă de 5 cm pentru straiurile mai uşoare. Toate straiurile erau mobile. *Sohar* a fost la început armat cu parâme din fibre de nucă de cocos, dar acestea au fost parţial înlocuite cu parâme din cânepă de Manila, pe măsură ce călătoria înainta şi nava ajungea în lari unde se găsea cânepă de Manila.

Primul rând de vele a fost făcut din pânză de bumbac, calitatea nr. 3, de 500 g, cusută manual, din fâşii de 60 cm lăţime. Acestea au fost înlocuite în India cu unele mai mari (velei mar i i-a crescut suprafaţa cu peste 180 m) din suluri de pânză de vele din bumbac, de 90 cm lăţime, cu o greutate de 620 – 680 g. O a treia velă mare de aproximativ 172 m^2 a fost cusută de locuitorii insulei Minicoy şi s-a dovedit a fi foarte bună pe distanţa parcursă în ultima săptămână în Marea Chinei de Sud. Această velă a fost făcută din pânză de 570 g şi din fâşii late de 46 de cm.

Verga velei mari de 23 m din lemn de poon era din trei secţiuni îmbinate cu eclisă. Când această vergă s-a rupt în Oceanul Indian, lemnul (de esenţă necunoscută) folosit pentru înlocuire a fost tăiat până la o lungime de 24 metri pentru a avea posibilitatea de a fixa vele de dimensiuni mai mari. În mod similar, şi bastonul de bompres proiectat original la 3, 3 m a fost lungit la Beypore până la 4, 8 m pentru a avea un spaţiu mai mare pentru velele din sectorul prova”.

Navigaţia

Lipsindu-ne instrumente pentru a măsura performanţa navei (nu a existat niciun loch modern), cifrele performanţei lui *Sohar* sunt date în general. Distanţa cea mai bună parcursă pe zi a fost de 130 mile de la amiază la amiază în Marea Chinei de Sud. Viteza

maximă a fost probabil de 8 – 9 noduri. Pe de altă parte, nava a rămas adesea în pană fără vânt, împinsă de curenţi sau a suferit apreciabile derive de vânt. Astfel viteza medie a călătoriei a fost ceva mai mult de două noduri de-a lungul întregului drum de la Mascat la Canton. Este aproape aceeaşi viteză ca a navelor de comerţ arabe din secolele al IX-lea şi al X-lea, pe o distanţă similară, calculată după texte străvechi.

Sohar avea capacitatea să navigheze în vânt la 45° faţă de direcţia vântului din spate. Deriva de vânt mai adăuga 10 – 25 grade, aşa că naviga în mod efectiv la 65°-70° faţă de direcţia vântului din pupa. Dar pentru aşa ceva era necesar un vânt cu o forţă de cel puţin 4. Avea tendinţa de a se abate în vânt şi s-au făcut multe manevre cu velele de diferite mărimi şi poziţii din sectorul prova. Arborelui artimon i s-au redus de fapt dimensiunile, fiind remodelat când eram pe mare între Sri Lanka şi Sumatra.

Oamenii au acordat foarte multă atenţie punctului corect de suspensie pentru verga velei mari, ca şi poziţiei exacte a velei mari de-a lungul vergii. În ciuda încercărilor noastre, sunt sigur că nu am reuşit niciodată să atingem performanţa cea mai bună a navei; combinaţiile posibile în ceea ce priveşte mărimea velelor şi poziţia unghiurilor vergii sunt nenumărate şi ar fi necesară mai mult decât o viaţă pentru a le manevra în condiţii speciale de vânt, stare a mării, încărcătură şi balast. Pe de altă parte, am fost în primul rând preocupat să navighez cât mai în siguranţă şi mai înţelept posibil, aşa cum probabil ar fi făcut un căpitan arab de navă comercială. Tratată astfel, *Sohar* ne-a servit foarte bine, într-adevăr, iar pe furtună, în Marea Chinei de Sud, s-a comportat ca o navă foarte sigură.

Structura cusută a navei noastre a supravieţuit călătoriei în condiţii excelente. Cu un rând de vele noi ar fi putut să plece din nou spre Mascat la începutul următorului muson de nord-est din China. Stratul antivegetativ tradiţional a protejat coca în mod eficient contra carilor de navă, în timp ce lemnul neprotejat, în

special esenţa de sapan, a fost ciuruit de teredo.

O notă finală în privinţa siguranţei: *Sohar* a fost echipată cu plute de salvare, veste de salvare, făclii de semnalizare, radio, toate aceste pentru siguranţa echipajului, dar mai existau şi pentru siguranţa navei trei ancore mari şi un cablu greu, modern. Din fericire nu a trebuit să facem faţă nici unei situaţii periculoase care să necesite vreunul din aceste obiecte, dar nu aş fi pornit la drum fără ele.

MULŢUMIRI

În Irlanda: Andrew Dillon; John O'Dwyer

În Londra: Excelenţa sa Ambasadorul Omanului; Averii Bloy Slade; Roşie Bunting; John Curd; Patrick Deuchar; Gecoms; Harold Harris; Constance Messenger; Jenny Moseley; Don Shearman; Barbara Wace

În Oman: Excelenţa Sa Ministrul Apărării; Excelenţa Sa Ministrul Informaţiilor şi Problemelor pentru Tineret; Excelenţa Sa Ministrul Comunicaţiilor; Excelenţa Sa Subsecretarul Apărării; Excelenţa Sa Ambasadorul Chinei; marina sultanului Omanului, în special comodorii Mucklow şi Gunning, şi ofiţerul comandant şi instructorii săi de la Centrul de pregătire din Sur; Poliţia regală din Oman; în special ofiţerii din divizia maritimă şi piloţii de elicoptere din Air Wing; comandantul Eric Hollin; Seif Behlany şi personalul său; British Bank of the Middle East, în special Frank Paul, Ian Gill, Keith Cumming, Peter Parsons şi domnul Sanpat; Mulraj şi Bipin Nensey; reţeaua Sindbad a Societăţii regale de radioamatori din Oman; Alison MClay; Carol Ventura; Emma Biles; Dr. Paolo şi Germana Costa; Julian Paxton, Neil Edwards; Colin Briden; Tarmac; Travo; Airwork, în special Harry Glover şi Jim Treloar

În Bahrain: Ali Ibrahim al Malki; Abdulla A. Karim; Bill Eve *în India*: John Cheriyan; Dr S. Jones; Antony Kadavill; R.T. Somaiya *în Sri Lanka*: Pat şi Rhianon Vickers *în Sumatra*: Primarul Sabangului; Lubis; Mobil Oii; Schlumberger *în Malacca*: Koon Leck Keong *în Singapore*: S.C. Lim.

În Canion: Excelenţa Sa Huang Zhen, preşedintele Comisiei pentru relaţii culturale cu străinătatea; Excelenţa Sa vicepreşedintele Wang din Comisia pentru relaţii culturale cu străinătatea; Primarul Cantonului; Excelenţa Sa Ibrahim al Subhi *în Hong Kong*: Comandantul vasului *Tamar*; James Dreaper; Trish Harwood; Nanette McClintock Sami Nasser; Peter Smith

CUPRINS

Cuvânt înainte 3
I Nopţile arabe: *1 7 1 7 ZIZ ZIZ 5*
II Pe coasta Malabar 31
III Şantier naval pe plaja de la Sur... *Z* 7 *7* 57
IV Marinari din Oman *Z 7 Z 7* 93
V Marea Arabiei 116
VI Insulele funiei de cocos 137
VII Crăciunul la Calicut 168
VIII Regatul Serendeeb 190
IX Calmuri tropicale 211
X Ruperea vergii i *7* 7.243
XI Strâmtoarea Malacca i; 268
XII Marca Chinei de Sud 286
XIII China 307
Anexă. 330
Mulţumiri 334

Redactor: MIRELLA ACSENTE Tehnoredactor: VIRGIL STRUGARIU, *Bun de tipar*: *10.07. 19S6 Apărut 1987. Coli de tipar 10, 5*

Cd. 60121

Combinatul Poligrafic? Casa Scânteii Piaţa Scânteii nr. 1, Bucureşti, Republica Socialista România